WRZESIEŃ 1922 CENA 150 MKP.

Konto czekowe P. K. O. Warszawa 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

Le navigateur polonais — The Polish sailor

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 9 | Wrzesień 1922



Ukazuje się 6-go każdego miesiąca

Żądać w kioskach na dworcach kolei polskich

Od wydawnictwa.

Z przyczyn natury technicznej numer niniejszy ukazał się ze znacznym opóźnieniem. W miesiącu lipcu ukazało się jedynie „uzupełnienie". Miast numeru lipcowego ukaże się 25 października specjalny dodatek wyborczy naszego pisma.

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przekazem poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. Warszawa 170044 rocznie mkp. 1000, półrocznie 500, kwart. 250.—Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską Prenumerata zagraniczna wynosi 1 dolar rocznie, względnie ekwiwalent w innej walucie.

Cena drobnych ogłoszeń 100 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr.17.

Treść numeru:

Wydawca J. R. KLEJNOT — *Redaktor odpowiedzialny KAZIMIERZ PURWIN.*

„Żeglarz Polski" a wybory do Sejmu.

Przypominamy Szanownym Czytelnikom co pisała w styczniowym, pierwszym numerze redakcja „Żeglarza Polskiego".

„Politycznie jest „Żeglarz Polski" pismem ściśle bezpartyjnem.

— Należy on do partji morza i rzek żeglownych i ich wykorzystania dla Polski.

— Dlatego przy wyborach r. 1922 do Sejmu „Żeglarz Polski" będzie zwracał uwagę na konieczność przeprowadzenia do Sejmu **przynajmniej** jednego fachowca do spraw handlowej marynarki i portów (od północnych powiatów Pomorza) i jednego do spraw żeglugi rzecznej i kanałowej (w wewnętrznych okręgach wyborczych). Bez odpowiedniej reprezentacji w Sejmie sprawa żeglugi nie wejdzie na pewne i szerokie tory.

— „Żeglarz Polski" będzie dążył do tego, by dać wyraz dążeniom Kaszubów ku lepszej fachowej organizacji ich pracy i będzie zwracać na możliwe w tym względzie metody poparcia rządowego i społecznej pomocy".

Upłynęło od chwili napisania tych zdań osiem miesięcy. „Żeglarz Polski" przez ten czas czuwał na posterunku żeglugi morskiej i rzecznej, głosił myśli praktyczne i zachęcał do czynu, popularyzował wiedzę morską i informował o stanie żeglugi naszej morskiej i rzecznej prenumeratorów, już dziś szeroko rozrzuconych po całej Rzeczypospolitej i nawet zagranicy. Że „Żeglarz Polski" dobrze wypełnia swe zadanie, świadczy o tem opinja hamburkiej „Hansy", która go nazywa pismem agitacyjnym.

Niejedno przez ten krótki czas powstało częściowo pod wpływem „przedwczesnej" informacji naszego pisma.

Ale skutki pracy niestety nie zawsze bywają szybkie nie mogą sięgać głęboko. Nasze niezależna pismo, czytywane przez fachowców i młodzież w całym kraju nie przenika do warstw polityków i społeczników naszych.

Poziom wiedzy o morzu pozostaje w tych najważniejszych dla sprawy warstwach tak samo niski jak w masach narodowych. Partyjność nie sprzyja zrozumieniu sprawy morskiej. Lewica, interesująca się przedewszystkiem sprawami klasowymi nie interesuje się morzem; wstydzi się jakby sprawy morskiej. To naprawdę wstyd fałszywy, dla całości i przyszłości Rzeczypospolitej niebezpieczny! Natomiast prawica jest więcej wyrozumiała dla spraw żeglugi, ale sprawę morską rozumie, jak dotychczas, niezwykle naiwnie.

Przed wyborami niektóre partje jak prawicowe, tak i lewicowe przyrzekają forsować sprawę żeglugi morskiej i rzecznej i prowadzić poprawną i silną politykę portową.

Niestety, wierząc w dobre chęci nie możemy wierzyć w siłę ze strony partyj wykonania obietnicy.

Nie mogąc w nowym Sejmie ludzi powołanych do tych spraw specjalnie, powierzą je posłom, którzy oddadzą się sprawom ogólnej polityki gdzie będą się czuli powołani i obowiązani do obrony spraw, które im się wydadzą ważniejsze!

Tak sprawa żeglugi rychło znów zejdzie na manowce.

Ażeby to się nie stało podkreślamy to, cośmy niegdyś zaznaczyli: W Sejmie musi być jeden specjalny reprezentant spraw żeglugi morskiej i jeden — dla spraw żeglugi rzecznej.

Posłuchajmy w tym względzie zdania niemieckiej „Hansy". „Für die stärkere Vertretung der Seeschiffahrt im Reichstag" Hamburg, 22. IV. 1922. „W jakim stopniu jednak jest fachowo reprezentowana żegluga w naszym reischtagu? O ile wiadomo przez jednego armatora, pana Hugo Stinnesa, przez jednego byłego cesarskiego oficera marynarki, adm. Brünnighaus i jednego byłego urzędnika handlowej marynarki, pana Schumanna. Albo może jest ich więcej?". I dalej w podstawowym artykule rozwodzi się pismo hamburskie o szkodliwości tak nienormalnie małej reprezentacji żeglugi w ciele ustawodawczym.

Cóż my na to, — gdy u nas sprawa żeglugi w Sejmie i w Narodzie nie ma jeszcze należytego zrozumienia. Czy możemy my obejść się bez specjalnej reprezentacji tych spraw w Sejmie?

Nie może być dwóch zdań pod tym względem i dlatego wzywamy partje polityczne do wysunięcia odpowiednich konsekwencji dla siebie i do wystawienia na swych listach silnych umysłem i wolą, godnych polskiego mandatu przedstawicieli żeglugi.

„Żeglarz Polski“ pozostając poza partjami, będzie informował swych czytelników o sile reprezentacji żeglugi na poszczególnych partyjnych listach i o charakterze tej repreznztacji. Prócz numeru październikowego ukaże się w końcu październiku specjalny numer wyborczy, przedstawiający kandydatury żeglugi w tych okręgach, gdzie one będą wystawione. Caveant navigatores......

Niezdrowa obrona Wielkiej Gdyni.

W nr. 1 „Żeglarza Polskiego“ redakcja zapowiedziała wolną dyskusję na temat Gdyni lub też tczewskich Łąk jako miejsca na przyszły port Wielki Rzeczypospolitej. Jest to, jak wiadomo, zagadnienie mające mało wspólnego z budową obecnej przystani w Gdyni i jej uzupełnieniem dla potrzeb wojennych i rybactwa, które są konieczne potrzebne; chodzi o program dalszy, lecz również nie cierpiący zwłoki, bo jeśli zwolennicy Tczewa mają rację, wówczas należy natychmiast kołatać i rozpoczynać akcję w Radzie Portu, a przewlekanie sprawy wywoła szkody dla Państwa. Jak smutne, że musimy to wypowiadać w prasie! Osiem miesięcy nie starczyło na to, ażeby wyjaśnić tą sprawę. Niestety skonstatować musimy z przykrością, że redakcja „Żeglarza Polskiego“ była starannie omijana przez zwolenników Wielkiej Gdyni; nie otrzymaliśmy faktycznie ani jednego artykułu za Wielką Gdynią, tymczasem po całej prasie codziennej naszej roiło się nadal od wywiadów ze „znakomitymi znawcami“ w których ci znawcy w bardzo ogólnych wyrażeniach wynosili Gdynię, a Tczew, jak i przed tem, zbywali czterma wierszami: „niemożliwy, nierealny, — prowadzący przez gdańskie terytorjum“. Lecz w ostatnim czasie przebrano już miarę i zaczęto obwiniać zwolenników Tczewa o cele „prywatne“. Unikanie otwartej rzeczowej dyskusji na łamach naszego pisma przez zwolenników Wielkiej Gdyni i obrzucanie w ostatnich czasach przeciwnej strony zarzutami, świadczącemi tylko o braku kultury obywatelskiej, wywlekanie sporu do gazet codziennych prowadzi nas w konsekwencji do konieczności ogłosić zawieszenie bezstronności. Nie potrzebuje obrony ten, kto lekceważy poważną wymianą zdań i ucieka się do środków niedozwolonych. Zarzut celów prywatnych nie może niestety nawet być obalony sądowym dochodzeniem przeciwnej strony, gdyż zaopatrue się w wyrazy jak: „zdaje się“, i bez wymienienia osób!

Wobec powyższego redakcja „Żeglarza Polskiego“ uważa dalszą bezstronność za zbyteczną. Nadal pismo nasze będzie poświęcone usilnej propagandzie kanału tczewskiego, nie w przeciwieństwie do małego portu w Gdyni, który musi być wykonany, lecz w przeciwieństwie do Wielkiej Gdyni, podsyconej rozkupieniem parcel i udziałów hotelowych w okolicy Gdyni.

Nie mówmy lepiej o „celach prywatnych“!



Kanał morski do Tczewa.

(Referat wygłoszony na publicznem posiedzeniu Sejmiku Powiatowego w Tczewie 28 sierpnia).

Sprawa, którą mam zaszczyt przedstawić uwadze Szanownych Panów, jako miarodajnej placówki samorządowej powiatu tczewskiego, jako ciała dbającego o dobro i rozkwit własnego powiatu zgodnie z dobrem całej Rzeczypospolitej, — jest niezmiernej wagi. Dotyczy ona przyszłości powiatu, a jak nie wątpią ci, którzy już się w zagadnienie to wgłębili, — i przyszłości Rzeczypospolitej naszej, Naszego Dobra ogólnego, Naszej Idei.

Można być rozmaitych zdań co do możliwości szybkiego rozwiązania sprawy, można się obawiać przeszkod i straszyć niemi innych, — można nie wierzyć wogóle w Polskę, w jej siłę, wykonać to, co wykonali inni, — wszak i takich wykolejeńców niewoli mamy między sobą, — ale jednemu nie zaprzeczy nikt dziś, jak Polska długa i szeroka: **Rzeczpospolita musi prowadzić handel morski i musi posiadać własny port.** Port ten ma na celu nie grozić światu, nie napadać na sąsiadów, lecz ma być miejscem przejścia towarów polskich, lub przez kupców polskich zakupionych, — z morza na ląd, z okrętów morskich na koleje i berlinki rzeczne. Ma to być wielki towarowy, przeładunkowy port importowo-eksportowy dla całej Rzeczypospolitej i przyległych części Ukrainy i Rosji Sowieckiej. Chodzi więc o Handlowy Port Rzeczypospolitej. Dziś funkcje portu tego pełni Gdańsk i obok niego powstała zapasowa, politycznie konieczna przystań morska w Gdyni. Czy ten, dzisiejszy port gdański i ta dzisiejsza Gdynia, ale wykończona jako sprawnie działająca niewielka przystań, wystarczą dla ruchu, który się przewiduje?

Opowiedź jest jasna i nie może wywołać rozbieżnych zdań: **nie**, nie wystarczą; nie wystarczą dla zaspokojenia nawet połowy oczekiwanego w najbliższym czasie ruchu! Gdańsk wykazał w roku 1913 ruch portowy całkowity 1 860 tys. to; w roku 1921 zaś 2989 tys. czyli prawie 3 mil. ton. Ruch wzmógł się o przeszło 60 proc. w porównaniu z chwilą wybuchu wojny, — przykład nieznany gdzieindziej, gdyż **wszystkie porty europejskie** miały w roku 1921 ruch mniejszy aniżeli przed wojną, na skutek powojennego zastoju.

Gdybyśmy jeszcze do tego dodali bawełnę, która zupełnie nienormalną drogą w wielkich masach idzie kolejami z Bremy do Łodzi, Bielska, Białegostoku; gdybyśmy usunęli przeszkody eksportu drzewa przez Gdańsk, który, zapchany polskiem drzewem, nie może już przyjąć drzewa tartego, a przyjmuje tylko niekorzystnie dla nas w surowym stanie eksportowane drzewo, to otrzymaliśmy obraz ogromnego rozwoju, wskutek otwarcia 25 miljonowego obszaru ciążenia, — portu gdańskiego, — ale bez żadnego dla nas pożytku i bez żadnych niemal widoków na przyszłość.

Bowiem Gdańsk nie prowadzi żadnej polityki portowej, o ile tylko nie przeszkadza w handlu morskim. Gdańsk nie myśli o polepszeniu swego portu technicznie. Przyrządy do ładowania są niewystarczające i przestarzałe, naładowanie lub wyładowanie węgla w Królewcu dziś idzie dwukrotnie szybciej i o wiele taniej niż w Gdańsku; wejście i wyjście z Gdańska drożej kosztuje, obsługa robocza nie jest pewna; w porcie szerzy się złodziejstwo. Gdańsk nie dba o siebie. Cieszy się, gdy w porcie kupiec polski walczy z trudnościami, płaci bajońskie sumy za szopy. Pokutuje tu pruska myśl odcięcia ekonomicznego Polski od świata. Gdy w Radzie Portu podnoszą się głosy o ulepszeniach i rozbudowie portu, Gdańsk nie ma pieniędzy, lub podsuwają się projekty budowy portu na Troylu między Wisłą a morzem; byleby dalej od Polski; byleby nie na lewym brzegu, powyżej miasta, skąd baseny mogłyby być przedłużone w kanał portowy do Tczewa.

Ale życia zadaje ciosy psychologji hakatystycznej. Kupiectwo gdańskie, stare handlowe rodziny, — interesują się Polską bez nienawiści. Kapitały angażują się w polskich przedsiębiorstwach; źródłem wszystkich większych dochodów staje się handel polski. Z innej strony to, czego nie dokona wobec niezgodności celów Rada Portu, dokonają firmy prywatne . Firma Bergenske bagruje Wisłę przy Strohdeich na głębokość z 2, 3 i 4 do 7 metrów, kosztem 25 miljonów marek niemieckich. W ten sposób pojedyńcze firmy we własnym interesie kroczą w górę Martwej Wisły ku przyszłemu wejściu kanału tczewskiego, oczywiście nie wiedząc nawet o jego projekcie.

Taką więc jest sytuacja obecna. Skromna przystań w Gdyni, potrzebę której wszyscy aż nadto rozumiemy, — martwota w Gdańsku i ruchliwość firm eksportu drzewa, z których jedna (T. A. Kruszyński i S-ka.) przeniosła się aż do Tczewa i tu buduje tor dla przeładunku drzewa na berlinki.

Martwota ta, groźna wprost w sprawie robót portowych w Gdańsku, jest spowodowana jednak nietylko stanowiskiem członków gdańskich Rady Portu, ale i członków polskich Rady Portu. Oni bowiem widocznie nie otrzymali dyrektyw Rządu naszego na angażowanie Polski w inwestycjach nowych portu gdańskiego . Dlaczego? Dlatego, prawdopodobnie, że Rząd nasz dziś, pomijając brak funduszów, utrzymuje politykę przyszłego popierania i rozwijania **Wielkiej Gdyni,** portu czysto polskiego, nakształt Genui położonego przy otwartym brzegu. Plany tego przyszłego wielkiego portu są kolportowane w prasie i wywierają swój znaczny wpływ nietylko w szerokich masach publiczności, nie rozumiejącej ekonomicznego zagadnienia przeładunku morsko-lądowego, ale i w sferach urzędowych. Płyniemy więc pod znakiem Wielkiej Gdyni i dokąd dopłyniemy?

Zadaniem każdego portu importowo-eksportowego, a takim jest omawiany port Rzeczypospolitej, jest skrócenie drogi lądowej od miejsca zużycia lub produkcji, do miejsca przeładunku morsko-lądowego, bowiem droga morska, lub jej przedłużenie w morskim kanale lub potężnej, dostępnej dla największych statków morskich rzece jest śmiesznie tania w porównaniu z koleją, a nawet rzeką. Dlatego wszystkie porty większe importowo-eksportowe północnej Europy, gdzie niema łańcuchów górskich, równoległych do brzegu, leżą daleko od morza, — na 20, 50, a nawet 120 kilometrów, i te, które leżą dalej, lepiej prosperują: Przykłady: Londyn 70 klm., Hamburg 117 klm., Antwerpja 92, Roterdam 32, Amsterdam 27, Brema 124, Szczecin 70, Królewiec 45, Petersburg 40. Z tych portów, Amsterdam, Królewiec i Petersburg, jako połączone kanałami, pierwszy — poprzez dolinę leżącą niżej powierzchni wysokich wód, drugie dwa poprzez płytkie zatoki, — są szczególnie dla nas pouczające.

Przykłady Genui, Marsylji i innych śródziemnych portów leżących jak Gdynia przy otwartym brzegu są niewłaściwe, gdyż na morzu Śródziemnym, wobec wzgórz równoległych do brzegu i braku szerokich dolin, wolno zstępujących do morza, wciągnięcie portu wogóle nie jest możliwe.

Ażeby nie narazić się na zarzut, iż wypowiadam zdania oryginalne, pozwolę się powołać na źródła niemieckie. Prócz tego, nie mając pod ręką źródeł francuskich, pozwolę sobie przytoczyć panującą opinję fachową francuską, która uważa za najważniejszą wadę Le-Havre'u jego zbyt małe wciągnięcie w ląd. Szerbourg'owi odmawiają Francuzi przyszłości, gdyż za daleko jest wysunięty naprzód i dlatego nadaje się on tylko na port osobowy i pocztowy. Importowo-eksportowym portem ten ostatni nigdy się nie stanie.

Posłuchajmy więc co mówią ekonomiści i inżynierowie budowy portów niemieccy.

1. Heinrich Flügel, dr. jur. et rer. pol. **Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, Jena 1914,** w kapitalnej książce wydanej w chwili wybuchu wojny światowej powiada co następuje: (str. 21). Hamburg i Brema służą przeważnie celom wwozowo-wywozowym niemieckiego handlu; zaś dla wszystkich towarów, które mają być transportowane do wewnętrza Niemiec, lub które stamtąd pochodzą, jest najkorzystniej, jeżeli port morski leży jak można bliżej miejsca zużycia i produkcji, a więc leży głęboko w kraju. Frachty żeglugi zamorskiej wynoszą prawie to samo do Hamburga, Bremy, Rotterdamu i Antwerpji. Prócz tego niema różnicy we frachcie, czy towar zostaje dostawiony z Nowego Yorku do Hamburga czy Kuxhaven, do Bremy czy Bremerhaven. Natomiast mała różnica odległości na drogach żeglugi wewnętrznej i kolejach odgrywa często wielką rolę. Dlatego jest prawdziwem zdanie: dla komunikacji z jakiegoś punktu kraju do dwu jednakowo dobrych portów wchodzi w rachubę tylko różnica odległości lądowych. (Franzius, Seehäfen im Handbuch der Ingeneurwissenschaften, 3 Aufl. 1900).

2. F. W. Otto Schulze, prof. budownictwa wodn. na polit. gdańskiej: **Seehafenbau 1911** Bd. I (str. 53): przy porównaniu rozwoju rozmaitych portów i zbadaniu przyczyn rozkwitu jednych i upadku drugich znajduję, że najsilniejszy rozwój cechuje najczęściej nie położone bezpośrednio przy morzu porty, a więc obdarzone lepiej od natury pod względem fizycznym i technicznym, lecz raczej daleko głębiej wciągnięte wewnątrz kraju porty, jak o tem pouczają liczne przykłady: w Niemczech Kuxhaven, Bremerhaven, Świnoujście i Piława w Porównaniu do Hamburga, Bremy, Szczecina i Królewca, zagranicą Cherbourg, Brest, Le Havre, Boulogne, Calais, Dunkerka, Ostenda, Vlissingen, Greenock w przeciwieństwie do Rouen, Gandawy, Antwerpji, Roterdamu i Amsterdamu... i dalej tłumaczy: przy dalekich podróżach koszta frachtu nie doznają zwiększenia, jeśli towary na okrętach morskich często do 100 klm. wgłąb zostają wwożone dobrą drogą wodną i w znakomicie uposażonym porcie szybko zostają wyładowane, gdyż przez to oszczędzają się znaczne sumy na frachcie lądowym, który na tej odległości byłby do zapłacenia. W rzeczywistości znajdujemy, że z nielicznemi wyjątkami największe porty świata leżą wewnątrz kraju, — są to tak zwane **wewnętrzne porty morskie,** jak Hamburg, Brema, Londyn, Liverpool, Manechester, Antwerpja, Roterdam.

3. Prof. dr. Alfred Rühl. **Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Aussenhandel. Untersuchungen über das Hinterland, usw. Veröff. des Instituts für Meereskunde. Berlin 1920, str.** 8 pisze: Konsumpcja i zdolność produkcyjna obszaru ciążenia (hinterlandu) decyduje o znaczeniu komunikacyjnem portu. Owe porty morskie upadają, które leżą przy samem morzu, lub nawet na daleko wysuniętym miejscu wybrzeża, a zwyciężają w konkurencji takie, które leżą głębiej w kraju i przy tem w dolnym biegu większych rzek.

Na mocy powyższego przychodzimy do niezbitego wniosku, co do przyszłego położeniu Portu Rzeczypospolitej. Nie może on leżeć ani w Gdyni ani też w Gdańsku po morskiej stronie miasta, tylko może i musi leżeć jaknajgłębiej wewnątrz kraju, — o ile to jest wogóle **technicznie możliwe.**

Otóż powierzchowny rzut oka na mapę z zaznaczonemi warstwicami przekonuje nas, że jesteśmy w obliczu niewykorzystanej jeszcze nietrudnej technicznej możliwości. Gdy bowiem południowo-zachodnia strona miasta i dalszy teren aż pod Tczew wznoszą się do wysokości 15, 20 i 25 metrów, a Tczew cały leży na kępie 15—25 metrowej nad poziomem morza, to pod samym Tczewem niżej stacji, między torem do Gdańska a wałem Wisły znajdujemy 4, 3½, a dalej ku północy i 2 i pół metry! Śledząc dalej teren żuławy lewobrzeżne już w Wolnem Mieście, znajdujemy wysokość od 3 do 1, nawet ½ metra. Widzimy więc, że techniczna możliwość jest zupełna: teren jest mało zabudowa-

ny, a ku wschodowi od rzeki Motławy w tej części jej biegu wszędzie jednostajnie niski. Same koryto środkowej Motławy najlepiej nadawałoby się na kanał. Istniejące zamknięcie Martwej Wisły w Einlage i małe zmiany stanu jej wody pozwoliłyby na bardzo skromne obładowanie kanału.

Przeprowadzenie kanału okazałoby się prawdziwem dobrodziejstwem dla okolicznych terenów, już ze względów gospodarki rolnej. Wszystkie pola na tym terenie, położonym niżej nawet łęgów wiślanych cierpią na nadmiar wody gruntowej. Murszate łąki wygrają tylko na wartości, tracąc nadmiar wilgoci. Do tego dochodzi jeszcze podniesienie wartości ziemi wobec sąsiadowania z morskim kanałem.

Bagrowanie w terenie tym nie stanowiłoby żadnych trudności. Najekonomiczniejsze bagrowanie — przy pomocy ssących i płuczących bagrów może tu znaleźć zupełne zastosowanie.

Koszta budowy kanału morskiego podamy tylko w grubem przybliżeniu. Licząc całkowitą długość kanału na terenie Wolnego Miasta i powiatu tczewskiego na 28 kilometrów aż do szluzy na wale, łączącej tczewski koniec kanału z Wisłą i licząc koszta budowy szluzy dla tratew i berlinek i nie licząc kosztów budowy samego portu tczewskiego, który byłby rozbudowywał się stopniowo, przyjmujemy, przy głębokości 8 metrowej i szerokości zwierciadła wody w kanale 61 metr. (w przybliżeniu początkowe wymiary kanału Ymuiden—Amsterdam, długości 27 klm. i w podobnym terenie) wysokość kosztów na 25 milj. marek niem. przedwojennych. Przy tych warunkach byłoby uwzględnione wyjęcie około 13 mil. metr. sześcienn. gruntu i usypania równoległych wałów.

Że cyfra wymieniona jest raczej wzięta za wysoko niż za nisko, świadczy o tem porównanie z kosztami budowy kanałów: królewieckiego, petersburskiego i kilońskiego.

Kanał królewiecki, długości 32,5 klm. przy głębokości 6,7 metr. i bardzo solidnych i kosztownych obwałowaniach (ściany palowe podwójne, między któremi napełnienie kamieniem) przeprowadzony przez płytki zalew Wiślany, na głębokości 1 do 3 metr. kosztował około 10 milj. marek niemieckich. W kanale tczewskim niepotrzebne kosztowne owałowanie palowe z kamieniem równoważy większa głębokość i potrzeba wyjęcia większej ilość ziemi.

Kanał petersburski, poprzez mieliznę, z głębokościami 2 do 4 mtr. długości około 40 klm., z czego 12 klm. bardzo kosztownie owałowane molami, odległymi od siebie na 210 metrów, a głębokością również 6,7 metra kosztował 9 milj. rubli.

Kanał kiloński, długości 99 klm., zaopatrzony dwiema szluzami przy Holtenau i Brunsbüttel, przy olbrzymich masach wyjętej ziemi (przeszło 80 miljonów metr. sześciennych musiało zostać usunięte) i wysokich dodatkowych kosztach (przeszło 2 milj. metr. cześcien. piasku było dowiezione zdaleka dla umocnienia błotnistych zboczy) i głębokości 9 metr. i wyżej kosztował 156 milj marek niem.

Zważywszy, że jeden kilometr kanału kilońskiego (wielkie wyjęcie) kosztował 1,58 milj. marek, zaś kilometr kanału królewieckiego (bardzo małe wyjęcie, lecz budowa silnych wałów w zalewie wiślanym) kosztował 300 tys. mk. niem., nie omylimy się, jeżeli przyjmiemy koszta budowy kilometra tczewskiego kanału na 500—600 tys. marek niem. w złocie. W ten sposób suma 25 milj. marek w złocie, oświetlona tem porównaniem, może być uznana jako raczej zbyt wysoka, niż jako niska.

Co uzyskamy dzięki budowie kanału?

Pomijam na wstępie wszelkie korzyści polityczne, które uzyskamy dzięki budowie kanału. Są one zresztą jasne każdemu. Również pominę te olbrzymie oszczędności, jakie powstaną dla handlu polskiego przez zakładanie składów, przetwórni surowców i warsztatów na terenie bezpiecznym Rzeczpospolitej, wolni od hamulców i wyzyskiwań „wolnomiejskich". Są to nieobliczalne korzyści, gdyż dopiero wówczas, gdy statki morskie zawijać zaczną aż do Tczewa zacznie się błogosławiona równa konkurencja polskiego kupca z gdańskim bez szykan i krzywd, a Polska będzie mogła w swoim porcie na Tczewskich Łąkach **okazać uprzywilejowanie** flagom naszych przyjaciół bałtyckich, — Estonji, Łotwy, Finlandji, Danji, fladze Francji, a prawdopodobnie i Stanów Zjednoczonych. Wówczas dopiero rozwinie się naprawdę nasza flota handlowa, bo dając, otrzymamy też wiele od innych. Dziś nie możemy nic dać, bo jesteśmy, coprawda tylko w tłomaczeniu niekorzystnem, tylko gośćmi w Gdańsku! Niesłychane, bezprzykładne w historji odcięcie nacji nowocesnej od morza!

Pomijamy te korzyści i zatrzymamy się tylko na korzyściach z oszczędności przewozowych, które rok rocznie oszczędzi Polska na posługiwaniu się portem na Tczewskich Łąkach dla importu swego i eksportu.

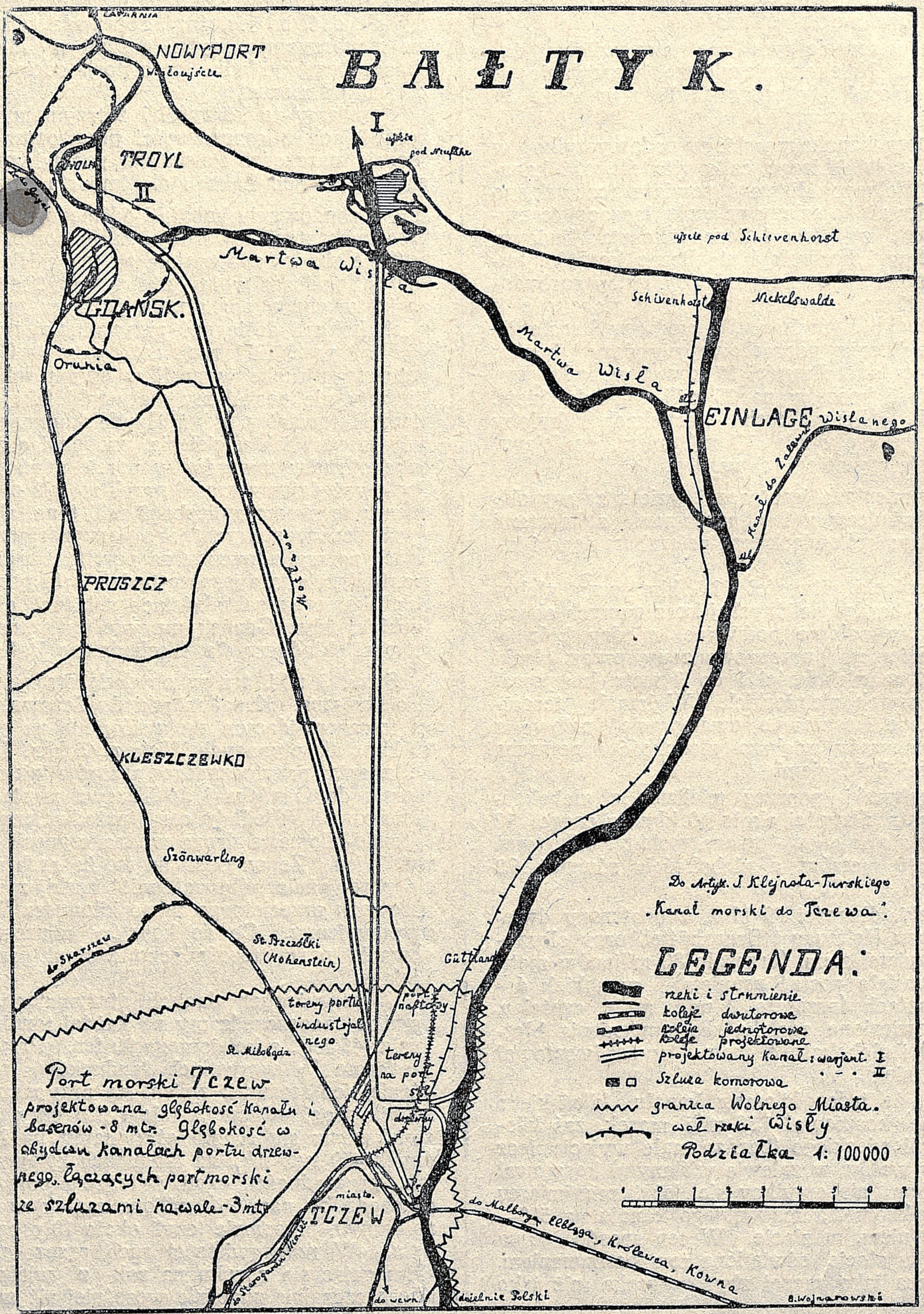
Po zbudowaniu kanału i od niego kilku basenów naprzeciwko stacji towarowej Zajączkowo, która jakby umyślnie zbudowana została na tem miejscu przez Niemców już podczas wojny, ażeby służyć stacją rozdzielczą projektowanego portu ruch portowy może na Tczewskich Łąkach dosięgnąć przynajmniej tej wielkości, jakim był w r. 1921 ruch całkowity w Gdańsku. Tonaż netto tego ruchu wynosił w owym roku 3 milj. ton. Niestety nie posiadamy statystyki faktycznie przewiezionych towarów, gdyż Handelskammer gdańska odmówiła nam ich udzielenia, proponując zato najnowsze dane o ruchu towarów w porcie gdańskim w r. 1918! Ponieważ dajemy raczej przykład, niż obliczenie, przyjmiemy tę skromną liczbę 3 milj tonn, ale nie rejestrowych, lecz wagowych, jako przypadającą w pierwszych latach po wybudowaniu na port tczewski, przypuszczając, iż drugie tyle jeszcze będzie szło przez Gdańsk, dla Gdańska, oraz na gdańskich składach dla państw bałtyckich, gdyż Gdańsk ma wielkie szanse wyrobić się na port składowy dla Wschodniego Bałtyku.

Suma 3 milj. ton w obydwie strony jest więc bardzo skromna. Kanał morski do Tczewa skrócałby drogę towarom idącym z okrętów lub na okręty koleją o 30 klm., dla płynących Wisłą o 45 klm. Jak widzieliśmy ze zdania przytoczonego autorów niemieckich fracht morski do Gdańska i do Tczewa musiałby kosztować jednakowo. Według cen przedwojennych przewóz 1 tonno-kilometra drogą wodną wynosił 1,5 fen., koleją zaś 3 fen. Ze względu na to, że ruch wiślany będzie się przeważnie odbywał wdół rzeki, redukujemy cenę przewozu przeciętnego tonno kilometra Wisłą na 1 fen. przedwojenny. Co do kosztów szluzowania, to szluzowanie portu tczewskiego zastąpi szluzowanie w Einlage.

Z powyższych danych otrzymujemy następujące wyniki: zaoszczędzamy na każdej tonnie wodnego ładunku 45 fen., a kolejowego 90 fen. Przyjmując, że początkowo ²/₃ wszystkich ładunków pójdzie koleją później ten stosunek zmieni się przypuszczalnie na korzyść drogi wiślanej, (ale tylko przy jednoczesnem zwiększeniu się ruchu) otrzymamy na ładunkach wodnych 450 tys. mk„ na ładunkach kolejowych 1800 tys. mk., oszczędności, czyli, że razem port tczewski zaoszczędziłby nam 2¼ miljona marek w złocie rocznie na samym przewozie ,czyli około 10 proc. wartości kanału. W rzeczywistości ruch przez port tczewski wzmagając się z roku na rok z wielką szybkością przypuszczalnie znacznie wcześniej niż w dziesięciu latach dałby amortyzacje ale oczywiście polegającą na wzroście mienia państwa i dobrobytu jego obywateli, nie na zwrocie kosztów budowy. Bowiem ruch normalny w porcie handlowym, rozliczonym na 30 miljonowe nowoczesne państwo, z takiemi zasobami jak Polska, w takiem położeniu korzystnem jak Polska (tran-

zyt) musiałby wynosić w obydwie strony około 20 milj. ton, w czem 5 milj. ton wynosiłby obrót Gdańska, a 15 — głębiej położonego portu tczewskiego. Przy tych warunkach jednak port, wraz z przyległemi składami i zakładami przeróbki surowców byłby już tak wielki, że wzdłuż kanału ku północy na polskim i gdańskim terenie powstałoby jedno ogromne portowe miasto.

A Gdynia? Leżąc o 54 klm. koleją od Tczewa i o tąż odległość dalej od każdego punktu dalszego Rzeczypospolitej, w razie wybudowania mogłaby przyjmować ładunki tylko kolejowe. Gdyby z naszych 3 milj. ton przyjęła 2 milj. tonn kolejowego ładunku, a 1 milj. ton ładunku wiślanego w górę i w dół pozostawiła Gdańskowi, to i przy tych warunkach kosztowałoby nas rocznie dopłaconych 3¼ milj marek niem. w złocie w porównaniu z Tczewem, 1½ milj. marek niem., w porównaniu z Gdańskiem w przypadku, gdyby do budowy portu tczewskiego nie przyszło. Widzimy więc, że Wielka Gdynia byłaby dla Państwa kosztowną zabawką i pompować mogłaby ładne dziesiątki miljardów mk.



Plan sytuacyjny, objaśniający projekt kanałowego połączenia Tczewa z morzem. Warjant pierwszy wyprowadza kanał przez Neufähr, niezależnie od wejścia przy latarni Nowegoportu. Warjant II wyprowadza kanał do portu gdańskiego. Warjant pierwszy jest odpowiedniejszy z wielu względów, o czem będzie mowa w następnym numerze „Żeglarza Polskiego".

dzisiejszych rok rocznie, do czego oczywiście nigdy nie przyjdzie, bo ani takich mas towarów przez port dalszy od kraju niż Gdańsk skierować się nie udą, ani na włożenie tak wielkich pieniędzy w port odcięty od rzeki nie będzie stać nawet rozkwitającego Państwa.

Wracając do projektu portu tczewskiego zaznaczyć muszę teraz krótko te główne przeszkody, które rzekomo stoją na przeszkodzie jego realizacji. Pierwszy argument jest ten, że Gdańsk nigdy nie pozwoli na jego urzeczywistnienie. W swoim czasie odpowiedziałem już na ten argument („Port Rzeczypospolitej" 1921), obecnie dodam tylko niektóre uwagi: 1) Czy się kto przekonał nareszcie, co myślą gdańszczanie, — czy tak naprawdę są wrodzy tej idei? Raczej wierzą oni tak święcie w odrodzenie Prus, że chętnieby widzieli urzeczywistnienie kanału, i to częściowo na własnym terenie, „Budujcie, budujcie, wszystko jedno nam w końcu przypadnie! A my rozumujemy inaczej: musimy Gdańsk ekonomicznie wchłonąć, tak żebyśmy nie czuli u wejścia na morze obcego, tępego ciała. A tego bez kanału tczewskiego nie spełnimy; Gdynia to tylko mały, ale potrzebny przyrząd do „zmiększania rury" komu należy. Ekonomicznym, celowym i gruntownym drenażem niezdrowego zagadnienia gdańskiego jest tylko kanał tczewski. Każdy kupiec i gdański i polski oceni doniosłość tego kanału, gdyż jest on prostolinijnem, konsekwentnem rozwiązaniem rozszerzenia portu gdańskiego na południe. To jest wyraz portowego Drangu nach Süden, bardzo naturalnego ,bo na Troylu i w Wisłoujściu prócz piasków i odcięcia od miasta niema czego szukać: 30 kilometrów skróconej drogi lądowej dla towarów, — to świetny widok dla eksportera i importera! Bawełna amerykańska ma większe szanse częściowo opuścić zasiedzonę Bremę i poszukać sobie domicylu na Bałtyku; węgiel górnośląski ma większe szanse wydostać się na Bałtyk. Jaki kupiec, jaki przemysłowiec tego nie rozumie?

A teraz drugi argument: Gdańsk nie dopuści ruchu w kanale w razie wojny. Na to zapytuję: a czyż w razie wojny, rozumiejąc lądową wojnę na granicach Pomorza, koleje Wolnego Miasta, które należą do nas i łączą nas z powiatami kaszubskiemi nie będą bronione w całej rozciągłości? A jeżeli bronilibyśmy koleji, śmiesznem byłoby wprost nie bronić kanału. Obronimy całe Wolne Miasto; wszak na to ono **nie jest w** Rzeszy, ażebyśmy w razie czego mogli je z całą słusznością bronić. I jeszcze jedno: gdzie to widziano, ażeby wielki handlowy port, stację wwozowo-wywozową, pracującą z całym natężeniem energji w czasach pokojowych, zakrajać na miarę czasów wojennych? Prawda, porty nasze są źle zabezpieczone na wypadek wojny, ale to jest skutek wąskości naszego własnego wybrzeża; lecz i pod tym względem — im port więcej wciągnięty do kraju, tem więcej szansów nie stracić z nim łączności i jego zapasy wykorzystać.

Widzimy więc, że argumenty **kontra** — są nieprzekonywające. § 104 traktatu wersalskiego wyraźnie opiewa, iż Polsce przysługuję prawo rozbudowy dróg wodnych na terenie Gdańska. Później ponieśliśmy, częściowo dzięki własnej opieszałości, częściowo dzięki naciskowi niektórych obcych potęg, klęskę i wykonanie tego **naszego prawa** oddano Radzie Portu, która decyduje w tych sprawach, i w której faktycznie zawsze niemal rozstrzyga głos neutralnego prezesa. Sprawa jednak nie jest, jak widzimy, tak beznadziejna. Pożądanem wydaje się, ażeby członkowie polscy Rady Portu mieli już teraz rękę na pulsie tej sprawy. Sejm drugi 1922 rozstrzygnie, — czy potrzebna przystań rezerwowa w Gdyni z potrzebnymi również przy niej basenami rybackimi i małego wojennego portu — ma być uzupełniona i rozbudowana crescendo na port handlowy Rzeczypospolitej, czy też, nie tracąc ani chwili czasu należy natychmiast wyjawić Wolę Narodu Polskiego ku budowie portu, który jak belgijska Antwerpja, leżąca na Skaldzie, ujście której leży w Holandji, będzie wprawdzie zasłonięte obcym terenem, ale nie zważając na to, będzie prawdziwym wyjściem na świat i środkiem rozwiązania kwestji gdańskiej, którego przed 400 lat nie znała historja.

Lecz, ażeby rozwiązanie w Sejmie było w myśl tej potrzeby państwowej, a nie w przeciwnym sensie potrzebna jest silna zbiorowa propaganda. Dyr. budowy kanałów w Polsce inż. Tillinger wykazał, iż główne opory sprawie leżą, co może wywołać ból li tylko w Polsce!

Musimy zmienić ten stan rzeczy. Nieprzestrzeganie potrzeb państwowych i własnych okrutnieby na nas się pomściło. Powiat i miasto, które najwięcej są w sprawie zainteresowane, jeszcze nie orzekły się w tej sprawie. Źródło przyszłego bogactwa powiatu, zamożności wszystkich jego warstw leży nietknięte. Propaganda szerzona przez głoszącego te słowa w prasie i żywem słowie, szczególniej w powiatach tczewskim, starogardzkim i gniewskim, bezpośrednio zainteresowanych, nie dała jeszcze wyniku. Zwracałem się z całem zastanowieniem się, nad doniosłością dalszych kroków i postanowień do sejmu powiatowego powiatu tczewskiego o rozpatrzenie mego wniosku i o powzięcie w tym względzie uchwały, któraby określiła dalszy stosunek ciała samorządowego do sprawy możliwej realizacji projektu.

J. Klejnot-Turski.

Po krótkiej dyskusji sejmik powiatowy powziął jednogłośnie uchwałę, iż projekt jako sprawę realną i ważną należy całkowicie popierać; polecono wydziałowi powiatowemu opracować sposoby dalszego rozwijania projektu i propagandy tej idei, powiadamiając jednocześnie o uchwałę sejmiku, prócz drogi zwykłej pp. ministrów: handlu i przemysłu, robót publicznych, kolei, opieki i pracy społecznej, spraw wojskowych.

Po skończonej dyskusji prelegent zwrócił uwagę ciała samorządowego na konieczność zapobieżenia zawczasu spekulacji ziemią w trójkącie Tczew-Miłobądz-Czatkowo. Sejmik powiatowy uchwalił poruczyć dopilnowanie tej sprawy wydziałowi powiatowemu.

Konferencja Bałtyku i Morza Białego.

(Baltic and White Sea Conference).

Bruksela, maj 1922 r.

W czerwcu 1905 ukonstytuowała się w Kopenhadze konferencja morza Bałtyckiego i Białego w celu obrony interesów armatorów i polepszenia konjunktury frachtowej. Powstanie tej instytucji było wywołane ciężkiem przesileniem na rynku frachtowym, — armatorzy mieli do wyboru albo zawieszenie żeglugi, albo wejście w stałe pomiędzy sobą porozumienie, to ostatnie przyjęto w formie „Konwencji", której uchwały są dla jej członków obowiązujące.

Już po roku swojej egzystencji Konferencja reprezentowała tonaż 2 miljony ton, w roku 1914 liczba ta podwoiła się.

W roku 1914 na kilka tygodni przed wybuchem wojny światowej odbyło się ostatnie walne zebranie Konferencji w Londynie i jedną z ciekawych uchwał Konferencji było bezwzględne potępienie wszelkich zamachów na własność prywatną na morzu podczas wojny. Byliśmy świadkami o ile była uszanowaną ta uchwała.

W stałych pracach swoich Konferencja dąży do unifikacji prawodawstwa morskiego i zwalczania wszelkiego rodzaju uprzywilejowania i etatyzmu wychodząc z tej zasady, że postęp i zdrowy rozwój żeglarstwa może opierać się jedynie na swobodnej konkurencji.

17—19 maja rb. odbyło się w Brukseli pierwsze powojenne plenarne zebranie Konferencji, reprezentujące 13 państw europejskich, lista członków zawiera 262 ar-

matorów (1835 parowców), 201 agentów i maklerów morskich i 152 właścicieli żaglowców. Tonaż należący do Konferencji właścicieli przedstwia się jak następuje: Norwegja 949 730 ton, Holandja — 712 053 t., Anglja — 646 079 t., Szwecja — 549 935 t., Danja — 526 166 t., Belgja — 143 100 t., Niemcy 126 934 t., Hiszpanja — 113 224 t., Włochy — 46 830 t., Finlandja — 39 952 t., Rosja — 27 421 t., Francja — 8 391 t., razem 3 891 805 ton.

Prezes Konferencji Sir. William J. Noble, piastujący ten urząd od 11 lat podnosi, że Konferencja jest pierwszą szczęśliwą próbą zjednoczenia większości czynników marynarki handlowej dla wspólnej akcji na drodze do ogólnego porozumienia, korzystnego dla wszystkich stron.

Przemysł i handel morski przeżywa obecnie ciężki kryzys.

Wszelako niema sytuacji bez wyjścia — optymizm prezesa polega na tem, że wreszcie zapanuje spokój. Przytacza rozprawy w Waszyngtonie, Cannes, Genewie i uważa je nie za epizod, lecz za początek poważnej kampanji pokojowej.

Rozpatrując kwestję światowego tonażu prezes konstatuje, że obecna zwyżka 12 miljonów ton ponad liczbę przedwojenną powinna w rzeczywistości spaść do 3 miljonów ton przez skreślenie z niej znacznej ilości statków przestarzałych, zdatnych tylko na szmelc żelaza i jeszcze większej ilości statków amerykańskich. Sam szef marynarki handlowej Stanów Zjednoczonych (U. S. Shipping Board) stwierdza, że trzecia część tonażu zbudowanego w tym kraju podczas wojny podwodnej niema żadnej wartości komercyjnej.

Eksport węgla z Anglji zbliża się już do liczb roku 1913, a zniesienie cła na węgiel w Niemczech, oraz umowa niemiecko-sowiecka zdaniem prezesa jest już poniekąd krokiem do przywrócenia równowagi w handlu światowym.

Ogłoszenia regulaminów hadzkich w 1921 r. (Hague Rules 1921) wzburzyło cały świat żeglarski. Regulaminy te są próbą ustalenia w pewnych warunkach odpowiedzialności armatorów i odfrachtowujących w taki sam sposób, jak to przewidują prawodawstwa Stanów Zjednoczonych (Charter Akt), Kanady, Australji i Nowej Zelandji. Komitet Żeglugi brytyjskiej (Imperial Shipping Committee) wypowiedział się za wprowadzeniem do prawodawstwa angielskiego regulaminów osnutych na Canadian Water Carriage of Goods Act 1910, co zmusiłoby niezawodnie całą Europę do wprowadzenia tych regulaminów. Zdaniem prezesa nietylko w Anglji, lecz i w całym świecie żeglarskim trwa mocna opozycja przeciwko niepotrzebnej ingerencji prawodawstwa do wolnego zawierania umów handlowo-transportowych. Na konferencję hadzką w roku 1921 byli zaproszeni armatorzy, kupcy, asekuratorzy, bankierzy i inni; konferencja przepracowała niektóre prawa nawigacyjne i uchwaliła nowe regulaminy dotyczące dokumentów frachtowych i ładunkowych. Jednolity konosament (Bill of Lading) zaakceptowała znaczną ilość statków żeglugi regularnej (liners), lecz do chwili obecnej ani armatorzy statków przygodnych (tramp trade), ani kupcy nie wykazują chęci do przyjęcia regulaminów hadzkich.

Kwestja żeglugi państwowej bardzo zaostrzyła się po wojnie i w wielu wypadkach przynosi ona znaczne szkody żegludze prywatnej. Kwestja ta będzie stanowić główny przedmiot obrad międzynarodowego Komitetu żeglarskiego (Comite International Maritime), który się zbierze w Londynie w październiku rb.

Przedstawiciele właścicieli żaglowców uskarżają się na ciężkie przesilenie w handlu morskim, które dla nich osobiście komplikuje jeszcze fatalne przyzwyczajenie kupców podczas wojny światowej do używania żaglowców, zamiast magazynów do przechowywania towarów.

Konferencja wyłoniła z siebie radę w sprawie dokumentów (Documentary Council), która zajmuje się specjalnie ujednostajnieniem i przystosowaniem umowy najmu statków (charter act) do współczesnego stanu rynku światowego.

Do rady tej prócz należących do Konferencji przyłączyły się towarzystwa żeglugowe: szweckie, norweskie, holenderskie i niemieckie reprezentujące 5 808 000 ton. Rada pracuje w porozumieniu z Izbą Żeglugową Brytyjską (Chamber of Shipping of the U. K.) i Stowarzyszeniem Żeglarzy Niemieckich (Schutzverein Deutscher Reeder, Hamburg).

Zasadę opodatkowania statków w portach obcych Konferencja uznała mylną i narażającą na szwank dobre stosunki międzypaństwowe. Armator płaci znaczne podatki w swoim kraju i pobieranie innych podatków, poza zwyczajnemi kosztami portowemi, Konferencja uznała za niesłuszne. Prawo międynarodowe uznaje, że urodzenie, ślub, popełnione przestępstwa i inne wypadki na statku, miały miejsce w kraju, którego banderę statek nosi. Niema takiej chwili, w której statek obcy, znajdujący się w porcie należał do narodowości tego portu, i byłoby niesłusznem ściągać od statku obcego pobory państwowe lub miejskie.

Konferencja uchwaliła rezolucje następujące:

A. Wolność handlu morskiego.

Ogólne zebranie Konferencji morza Bałtyckiego i Białego reprezentujące armatorów i maklerów morskich 13 państw europejskich ze smutkiem stwierdza politykę uprzywilejowania bandery narodowej wprowadzoną przez amerykańskie prawo handlowe morskie (American Merchant Marine Act 1920) i wyraża przekonanie, że w interesie ogółu tylko zasada wolności mórz powinna kierować polityką wszystkich państw w czasie pokoju, że statki pod wszelką banderą powinny mieć wolny dostęp i przejście na równych warunkach przez wszelkie drogi wodne i kanały i do wszystkich portów całego świata.

B. Podatki od statków państw obcych.

Konferencja jest zdania, że marynarka nie powinna podlegać żadnemu opodatkowaniu państwowemu lub miejskiemu (prócz poborów i kosztów portowych) poza obrębem państwa, do którego należy właściciel, aprobuje decyzję Stanów Zjednoczonych nienakładania tych podatków na marynarkę państw obcych, przy uwzględnieniu zasady wzajemności i zaprasza wszystkie państwa do naśladowania tego przykładu.

C. Ujednostajnienie prawodawstwa o pomiarach, ładunkach pokładowych itd.

Konferencja jest zdania, że prawo i regulaminy dotyczące:

a) pomiarów tonażu dla rejestracji, praw portowych i kanałowych.

b) pomiarów ładunku pokładowego i innego powinne być ujednostajnienie przez porozumienie się międzynarodowe.

D. Uprzywilejowanie w marynarce francuskiej i portugalskiej:

Konferencja przyjmując pod uwagę dekret prezydenta R. P. francuskiej z dnia 28 stycznia 1922 r., zastrzegającego na pewnych warunkach przewóz ładunków dla użytku publicznego wyłącznie marynarce francuskiej, oraz ostatnie uchwały rządu portugalskiego poważnie narażające statki obce w portach portugalskich, Konferencja protestuje przeciwko stosowaniu tych szkodliwych (unfair) środków względem marynarki państw obcych jako odgrywających rolę represyj i stojących na przeszkodzie wolnego rozwoju handlu międzynarodowego.

Konferencja prosi ugrupowania morskie państw reprezentowanych na zebraniu o przedstawienie swym

rządom powyższych postulatów w celu poczynienia odpowiednich kroków u rządu francuskiego i portugalskiego.

Sir W. J. Noble zakomunikował zebraniu zaproszenie rządu szweckiego na następne zebranie Konferencji w r. 1923 w Gothenburgu. W tym roku miasto z powodu trzechsetnej rocznicy swego założenia urządza wystawę międzynarodową.

Na tem posiedzenie zamknięto.

Przyp red. Zwracamy baczną uwagę Szan. Czytelników, iż konferencja obejmowała tylko pewien odsetek armatorów, przyczem dobrze były reprezentowane jedynie: Norwegja, Holandja, Szwecja, Danja, Niemcy. Belgja i Rosja sowiecka. Francja nie była reprezentowana niemal wcale, czem się tu tłumaczy przejście uchwały, skierowanej przeciwko Francji. Dużo się też mówiło na konferencji pustych słów o załagodzeniu autogonizmów narodowych i o powrocie do „świetnych“ warunków Europy 1914 roku. Zważając, że pod duńską, norweską i szwecką flagą kryje się niestety dużo (eks) rosyjskich i (eks) niemieckich kapitałów bądźmy szczególniej ostrożni. Pozostajmy w jak najściślejszej łączności z Francją, Danją, Łotwą i Estonją, ostrzegajmy Finlandję i Norwegję od zbytniego angażowania się z elementami, które marzą o powrocie warunków 1914 roku na Bałtyku.

W sprawie kursów rzecznych.

Sprawa utworzenia kursów żeglugi rzecznej kursów dla maszynistów statków rzecznych, poruszona w nr. 8. „Żegl. Polsk.“, jest nietylko pilną, ale wprost paląca.

Przy dotychczasowej słabej czynności naszej żeglugi rzecznej wystarczali — przynajmniej na Dolnej Wiśle — jeszcze do niedawna kierownicy, sternicy i maszyniści, którzy mogą się wykazać świadectwami i praktykę z czasów przedwojennych. W ostatnich miesiącach daje się jednak w znaki brak zwłaszcza kandydatów na maszynistów, tak że nawet w państwowych zarządach budownictwa wodnego przy obsadzie posad wakujących trzeba się uciekać do praktyk, które nie winny być cierpiane. A przecież nie kto inny, jak właśnie zarządy budownictwa wodnego przy Dolnej Wiśle przeprowadzały dawniej egzaminy prowadzących statki rzeczne i udzielały na mocy tych egzaminów dyplomy (t. zw. Elbschifferpatenty). Od czasów przejęcia Pomorza zaniechano tych egzaminów. Wprowadzenie ich na nowo było wprawdzie rozpatrywane, jednak okazały się trudności wobec braku ustalonego słownictwa, żeglugowego i oczywiście też z powodu braku kursów przygotowawczych

Kursy dla personelu żeglugi rzecznej z natury rzeczy odbywać się muszą w czasie zimowego postoju. Czas od grudnia do końca lutego będzie najodpowiedniejszy. W miesiącu marcu załoga zwykle już jest potrzebna na statku celem przygotowania tegoż do nowej nawigacji i celem wykonania drobniejszych remontów.

Według mego przekonania odnośne kursy mogą być urządzone zrazu najracjonalniej przy istniejących już szkołach fachowych. W Województwie Pomorskiem wchodzą w rachubę Szkoła Morska w Tczewie i Szkoła Budowy Maszyn w Grudziądzu, która może wyręczyć Szkołę Morską w kursach dla maszynistów i palaczy. Twierdzenie redakcji „Żegl. Polsk.“, że łączenie kursów rzecznych z Szk. Morską jest niemożliwe, nie przekonuje. Przecież min. przemysłu i handlu, do którego Szkoła Morska należy, jest w rozwoju żeglugi rzecznej jeszcze więcej zainteresowane aniżeli min. rob. publ. i min. oświaty, które według redakcji winny zorganizować kursy rzeczne. Zaprowadzenie kursów rzecznych w Bydgoszczy, którą to miejscowość wysunęła redakcja „Ż. P.“, napotkałoby na bardzo znaczne trudności. Lokal znalazłby się niezawodnie; do nauki fachowej potrzeba jednak urządzeń naukowych, modeli, planów, rysunków, instrumentów, etc. Jest dalej kwestią otwartą, czy udałoby się pozyskać, dla Bydgoszczy dostateczną ilość nauczycieli fachowców. Nie każdy zgodzi się na podróżowanie częste koleją w czasie zimy. Prawdą jest, że w Bydgoszczy od czasów przedwojennych zamieszkuje i przezimowuje dużo żeglarzy; nie wiele mniej jest ich zapewne w Toruniu i również tyle rozproszonych podczas zimy w różnych portach i przystankach wdłuż Wisły. Uważam, że należy przedewszystkiem zaprowadzić znów przymus posiadania dyplomów, a kandydaci na sterników i maszynistów uczęszczać będą jak dawniej do Gdańska, tak teraz na kursy tam, gdzie urządzone będą, byleby w danej miejscości mieli zapewnioną kwaterę. Pod tym względem może przyjść z pomocą min. rob. publ. n. p. w Tczewie i w Grudziądzu za pośrednictwem tamtejszych Zarządów Wisły. Niezawodnie załogi statków państwowych uczęszczałyby na kursy na równi z załogami statków prywatnych.

Co do organizacji kursów, to n. p. dla maszynistów i palaczy można się oprzeć na doświadczeniach, zrobionych przy Szkole budowy maszyn w Grudziądzu przy kursach dla elektromonterów w minionem lecie, a co do kursów dla sterników rzecznych mogą służyć za wzór kursy dla rybaków morskich. Przy ułożeniu planów naukowych z braku własnych doświadczeń trzeba będzie się opierać na planach podobnych kursów, urządzanych w innych państwach. Kursy zrazu byłyby równe dla kandydatów, którzy nie posiadają jeszcze żadnego dyplomu i dla takich, którzy już posiadają dyplom jednego z państw zaborczych, a chcą uzyskać dyplom polski. Dla palaczy wystarczy czas 4—6 tygodniowy, połączony z ćwiczeniami praktycznemi.

Toruń, 4 sierpnia 1922.

Inż. Franciszek Tojut.

Pożądany program robót regulacyjnych Wisły środkowej.

Konieczność ulepszenia żeglowności rz. Wisły.

Poczynione przez ministerstwo robót publicznych kroki w kierunku doraźnej pomocy dla ulepszenia żeglowności rz. Wisły, dają pewne podstawy do twierdzenia, że szerokie zastosowanie pomocy doraźnej mogłoby przyczynić się znacznie do polepszenia żeglowności Wisły na odcinku najważniejszym i jednocześnie bardzo przykrym: Warszawa—b. granica pruska.

Lecz obserwacja Środkowej Wisły jednocześnie nasuwa poważne żądanie co do programu robót regulacyjnych, które chociaż w bardzo małym zakresie, jednak wykonują się na wskazanym odcinku. Oczywiście trudno na razie określić tempo robót i ich ilościowe znaczenie, ale z pewnością można wskazać, że w górę od Warszawy aż po Zawichost wykonywa się budowle regulacyjne najmniej w jakich 10 punktach. Oprócz tego w samej Warszawie przy lewym brzegu zauważamy znaczniejsze roboty faszynowe, zatem widzimy zapasy faszyn pod Żeranią i Tarchominem oraz w kilku miejscach tak pod Wyszogrodem jak i w rejonie Nieszawy.

Bliższe zapoznanie się z temi robotami, a szczególnie z położonemi powyżej Wyszogrodu, daje możność skonstatować bardzo poważne ich cechy, a mianowicie primo: Wszystkie te roboty mają charakter robót ochronnych, czyli największej mogą być uznane za konieczne do zabezpieczenia gruntów nadbrzeżnych, albowiem przedstawiają po większej części budowle pasywne jak opaski (ściśle, z kamienia lub faszyn, i przerywane z materaców), albo też tamy podłużne, przyczem budowle te prawie nie przysparzają rządowi gruntów, któreby można było zużytkować w celu zafiancowania pod wiklinę, co za 3—4 lata dałoby możność rozwinąć budowę na skalę szerszą z materjałów uzyskanych na tych plantacjach. Secundo: Wykonywane budowle są przeważnie na głębokościach znacznych, gdyż celem robót jest ochrona podrywanych brzegów.

Pierwsza z oznaczonych cech wyraźnie wskazuje, że program regulacyjnych robót przyjęty obecnie w pierwszej linji ma za zadanie zabezpieczenie gruntów nie zaś zaspokojenie potrzeb żeglugi, gdyż dla żeglugi byłoby pożądane, aby środki wydawane na roboty regulacyjne były przedewszystkiem skierowane na wykonanie takich budowli, które miałyby na celu skoncentrowanie wszystkich oddzielnych ramion w jedno koryto.

Przyznać trzeba, że zabezpieczenie brzegów też ma doniosłe znaczenie, ale na nie przyjdzie kolej niezależnie od tego, co sobie życzy żegluga. Zabezpieczanie zaś oddzielnych zrywanych brzegów za pomocą opasek względnie materacy nie przedstawia nawet kroku pierwszego do systematycznej regulacji Wisły i będzie zawsze wywierało moc różnych niespodzianek w tym rodzaju, że wykonane budowle w lepszym wypadku pozostaną poza trasą regulacyjną i w gorszem będą podlegały usunięciu z łożyska rzeki, albowiem mogą znajdować się w samej trasie. Przyczem tak w jednym jak i w drugim wypadku koszta włożone w te budowle należy uważać za wydatki mało produkcyjne.

Wobec tego polska żegluga śródziemna może wymagać, aby jej głos usłyszano i wyznaczane przez Państwo kredyty lokowano li tylko w budowle regulacji tego typu, które zabezpieczą konstrukcję wód niskich i średnich w jednym korycie, posiadającym więcej wody, co w wyniku musi dać zwiększenie głębokości. Należy także zaznaczyć, że techniczna możność wykonania większej ilości budowli regulacyjnych przy obecnych warunkach jest prawie nie do osiągnięcia z powodu braku materjałów budowlanych. Stan teraźniejszy budownictwa wodnego na środkowej Wiśle w zależności od materjałów jest taki, że nawet miljardowe kredyty na regulację nie wieleby mogły pomóc, gdyż pomijając zapasy materjałów kamiennych, które należałoby oszczędzać do oskałowania przyszłych budowli regulacyjnych, — faszyna musi być spławiana z Sanu, albo sprowadzana z Wisły pomorskiej, co oczywiście nie tylko zwiększa znacznie koszta budowy, lecz w wielu wypadkach może zmusić nawet do zaniechania robót. Stajemy więc przed zagadnieniem zdobycia większej ilości materjałów budowli faszynowych i widzimy, że jedyny środek do zdobycia materjałów jest zaprowadzenie większych rządowych plantacyj wikliny. Ten wniosek pociąga za sobą konieczność posiadania znacznych obszarów rządowych nad rzeką, które dopiero należy zdobyć, wydzierając od Wisły częściami jej zbyt szerokie, dzikie łożysko zapomocą zatamowania zbędnych ramion i połączenia z brzegami odsypisk. Czyli że zdobycie terenów do wykonania na nich znacznych plantacyj wikliny wymaga tegoż systemu regulacji, co i palące potrzeby żeglugi. Wobec tego należałoby narazie zaniechać budowli ochronnych, zaś lokowane dotychczas na nie środki zużytkować na zakrycie ramion zbędnych i połączenie odsypek do brzegów według generalnego projektu regulacji środkowej Wisły; projekt ten chciałoby się już widzieć w zimie r. 1922—23 ukończonym i rozpatrzonym przez specjalną komisję ministerstwa z udziałem w niej sił fachowych tak teoretyków, jak i praktyków.

Korzystając z zatwierdzonego w taki sposób projektu, możnaby było wskazać organom wykonawczym jakie ramiona należy zamknąć w pierwszym rzędzie i jakie odsypiska nadają się najlepiej do połączenia z jednym z brzegów.

Postawiona w ten sposób sprawa budowy przedewszystkiem zapewni dla następnych okresów budowy dostateczną ilość materjałów przez wykonanie plantacji i prócz tego natychmiast da możność żegludze korzystać z większych głębokości, chociażby na pewnych odcinkach, a zarazem zmniejszy przez to ilość miejsc na których obecnie stosowane są roboty doraźne. Wszystko zaś razem wzięte da dla żeglugi większe głębokości.

Bardzo być może, że nam zrobią zarzut, że budowli wykonuje się znikoma ilość, że środki są nikłe i wielkich rzeczy przewidywać nie można, ale musimy zaznaczyć, że wszakże obecnie jakieś budowle są wykonywane i przytem na głębokościach znacznych, a więc te roboty pochłaniają sporą ilość metrów sześciennych materjałów budowlanych, czyli że zatamowanie bocznych ramion, szczególnie znacznie zapiaszczonych, może być uskutecznione kosztem dzisiejszych robót, zwłaszcza, że na górnej sekcji środkowej Wisły rząd posiada cztery kamieniołomy o znacznej wydajności, które obecnie dostarczają materjał do robót ochronnych, nie zaś do zamknięcia ramion i uzyskania znaczniejszych obszarów do zaflancowania.

Streszczając powyższe, musimy ustalić następujące punkta w interesie żeglugi:

1) Opracowanie projektu generalnego regulacji środkowej Wisły i rozpatrzenie go w ministerstwie r. p. przy udziale wybitnych sił fachowych.

2) Polecenie organom wykonawczym niezwłocznego przystąpienia do zakrycia zbędnych ramion zgodnie z generalnym projektem regulacji.

3) Wykonanie możliwie większych rzędów plantacyj wikliny.

4) Rozwinięcie na skalę poważną robót doraźnych, które szczególnie będą niezbędne, aby usuwać zapiaszczenia, wywołane przez nowe ukształtowanie łożyska pod wpływem zamknięcia ramion bocznych, zanim rzeka nie zastosuje się do nowego reżymu.

K. L. Sz.

Przyp. red. Umieszczony artykuł jest pierwszym z cyklu, poświęconego sprawie regulacji środkowej i dolnej Wisły. Szereg fachowców wypowie się w tej sprawie. W związku z bliskim początkiem prac nowego Sejmu sprawa jest szczególnie aktualna: zupełnie abstrahując od kłamliwych przekręcań prasy niemieckiej musimy skonstatować, że dla żeglugi wewnętrznej, zwłaszcza na Wiśle, uczyniono u nas jeszcze nadzwyczaj mało. W najbliższym artykule będzie poruszona sprawa Wisły dolnej.

Zwracamy uwagę, że sprawa niema nic wspólnego ze sprawą zastoju żeglugi na Wiśle. Ta ostatnia, np. przy obecnym wysokim stanie wód wiślanych, jest wynikiem jedynie niezmiernie niskich taryf kolejowych, o czem traktuje artykuł następny.

Żegluga wewnętrzna i koleje.

Towarzystwo „Zjednoczonej Żeglugi" czyni starania o podniesienie taryf kolejowych, gdyż te są tak niskie, iż wszelka konkurencja drogi wodnej z koleją jest niemożliwa. Stagnacja, jaką obserwujemy na Wiśle, istotnie ma ścisły związek z wysokością stawek kolejowych, a te znowuż są tak niskie, że koleje dają deficyt; zresztą deficyt istotny kolei nawet nie może być jeszcze obliczony, gdyż niewiadomo jak wiele należy policzyć na amortyzację ruchomego taboru. Kolej pracuje dziś taniej niż żegluga wewnętrzna! musimy jednak przyjrzeć się temu zjawisku ze wszech stron, a nie tylko mając na względzie potrzeby żeglugi wewnętrznej.

Przedewszystkiem notujemy analogiczny stan w Niemczech, gdzie wszak mamy lepiej uregulowane rzeki (Wezera, Łaba, Odra) i więcej bez żadnego porównania rozwiniętą żeglugę rzeczną. Otóż ta ostatnia również zamiera, na górnej i środkowej Odrze przeważnie z braku wody, zaś na innych drogach — dzięki konkurencji tanich kolei państwowych. Do portów i z portów handlowych leżących w dolnym biegu rzek niemieckich dowóz kolejowy się wzmógł ogromnie na koszt transportów rzecznych, niegdyś stosowanych do tańszych masowych towarów niemal wyłącznie. Tak w roku 1921 całkowity ruch ku hinterlandowi w porcie Hamburga wynosi zaledwie dwie trzecie ruchu przedwojennego, jednak w tym samym roku 1921 ruch kolejowy hinterlandu w tym porcie przewyższył ruch kolejowy przedwojenny o całe 29 procent. Widzimy więc jak nisko upadło znaczenie tak wspaniałej drogi wodnej, jaką jest dziś dolna i środkowa Łaba. Oczywiście, jest to zjawisko przejściowe, zupełnie tak samo jak słaby ruch na dolnej Wiśle, który wywołuje płacz i zgrzytanie zębów i rysowanie dramatycznych obrazów polskiej gospodarki w gdańskich niemieckich gazetach. obrazów, przedrukowywanych we wszystkich gazetach Rzeszy i stamtąd kolportowanych do

Manchester Guardian i innych tego typu nieprzychylnych nam dzienników angielskich i szweckich.

Mamy więc dziś obraz taki, jak u nas tak i w Niemczech: żegluga wewnętrzna nie może konkurować z państwowemi kolejami, które przewożą towary taniej, ponosząc same szalone deficyty. Jeśli policzyć % na amortyzację taboru, okaże się, że deficyt kolei jest jeszcze znacznie większy i że tak doniosły odsetek majątku narodowego, jak tabor kolejowy i tor niszczy się i maleje, bez pokrycia, bez utrzymania swej wartości. Zmniejszenie się tego taboru idzie zwłaszcza u nas w Polsce kosztem wzbogacenia się eksporterów drzewa, którzy przepędzają tanie, nieobrobione drzewo poprzez cały kraj z Wołynia, z województw południowych — kolejami! Cóż z tego, że drzewo nieobrobione, że w Polsce nawet tartaki na nim zarobiły, kiedy kolej jest tak tania, że przewóz nieobrobionych pni już na największe odległości się opłaca. Traci przemysł drzewny krajowy, traci robotnik, traci państwo, którego tabór, — majątek narodowy, pracuje na usługach kilku firm, — wreszcie zabita jest niemal nasza żegluga wewnętrzna, — a do tego my i dziś nie mamy jeszcze ścisłej i pewnej odpowiedzi czy ten przewóz drzewa niekorzystnie wypadający dla państwa, — czy on nie jest skutkiem rabunkowej gospodarki w lasach naszych? Są pod tym względem rozmaite zdania i sprawa wymaga dokładnego zbadania. Rząd i Sejm nad sprawą tą czuwać powinni!

Jeżeli Niemcy mają nadzwyczajnie niskie frachty kolejowe np. z Bremy do Zbąszynia, to mają w tem kolosalny polityczno-gospodarczy interes. Opłaci się bowiem niszczyć tabor wożąc za bezcen bawełnę amerykańską z Bremy do Łodzi koleją, — **ażeby jej nie dopuścić do wejścia przez Gdańsk**, czyli nie wzmocnić Gdańska, Polski, marynarki handlowej polskiej, nie dać gruntu do silniejszych węzłów gospodarczych Gdańska i Polski. Robota prosta i jasna, — lecz u nas jej nikt nie widzi, dlaczego? Dlaczego nie przeciwstawiamy jej własnej polityki taryfowej?

Komentarze o „Lwowie".

Nawiązując do artykułu wydrukowanego w numerze 33 „Tygodnia Illustrowanego z dnia 12. VIII. pod tytułem „Pierwsza podróż „Lwowa" i przyjmując z zadowoleniem krytykę autora świadczącą o zainteresowaniu prasy w rozwoju naszej marynarki handlowej, uważam za swój obowiązek, jako jednego z uczestników tego pływania w roli kierownika naukowego do pewnego stopnia uzupełnić podane przez autora fakty i poniekąd oświetlić działalność kierownictwa szkoły w czasie praktycznego pływania uczniów szkoły morskiej na „Lwowie". Z tem większą chęcią podejmuję się tego, bo przypuszczam, że wszystkim pracującym na niwie stworzenia Polskiej Marynarki jak i również i społeczeństwu chodzi o to żeby to Marynarka była godną swego kraju i po drugie, że bez szerokiej i wszechstronnej pomocy narodowej, jak również bez zaufania oświeconego społeczeństwa stworzenie Marynarki byłoby niemożliwem.

Zaczynając więc od początku, zgadzam się zupełnie z utorem artykułu w Tygodniku iż wzmianka w dzienniku angielskim „Liverpol Echo" ogłasza, iż „Lwów" jest to okręt bolszewicki, mający na pokładzie oddział zwarjowanych leninistów, nie mogła być w najmniejszym stopniu prawdziwą, ponieważ opinja wygłoszona w dziennikach francuskich po pobycie „Lwowa" w Cherbourgu głosi zdanie wręcz przeciwne, a więc tę wzmiankę należy uważać nietylko jako skutek ignorancji, lecz również jako chęć reportera wprowadzić do artykułu element sensacyjny, niezbędny zresztą w codziennych dziennikach angielskich.

Zachowując kolejność przyjętą przez autora artykułu w „Tyg. Illustr." nie mogę się zgodzić ze zdaniem, że min. przemysłu i handlu przyłoży już na przyszłość siły, by przyszłym podróżom „Lwowa" nadać wyłącznie wychowawczo zawodowy charakter", a to z tego powodu, iż szkolne statki niemieckie, za czasów nawet największego i najświetniejszego rozwoju tego państwa, przeważnie odbywały podróże przyjmując jakiś ładunek, ponieważ obejście się z ładunkiem również potrzebuje dużej znajomości rzeczy i wprawy. Po drugie, na razie trzeba się pogodzić z faktem, że skarb nie może łożyć funduszów w walucie zagranicznej, bardzo wysokiej, aby opłacić nawet koszta odwiedzenia portów zagranicznych, a więc te koszta muszą być opłacane z frachtu.

Po trzecie, nie uważam i nie sądzę abyśmy potrzebowali unikać takich ładunków, jak amunicja, wobec tego, że przy odpowiedniem i fachowem obejściu się z nią, a oprócz załogi młodej i niedoświadczonej, statek różni się ona prawie wcale od każdego innego rodzaju ładunku, uczniowie zaś na praktyce muszą zastosować wszystkie niezbędne warunki bezpieczeństwa i w ten sposób w przyszłości, kiedy każdy marynarz handlowej marynarki mógłby być powołany do szeregów marynarki wojennej, nie będzie wtenczas dla niego rzeczą nową i nieznaną obejście się z amunicją i do tego nie będzie się czuł na statku wojennym nieswojo z powodu obecności na tym statku zapasu pocisków, torped ect., ponieważ będzie wiedział z doświadczenia, że wszystkie te przedmioty są bardzo niebezpieczne przy nieumiejętnem i nieostrożnem obejściu się z niemi, w warunkach zaś przeciwnych i odpowiednich stają się nie więcej niebezpiecznymi niż np. węgiel albo cukier na statku handlowym towarowym. Uważam jako zasługę min. przemysłu i handlu, że statek rządowy zdołał przywieźć do kraju amunicję niezbędną dla obrony granic, dotąd przewożoną na statkach obcych. O ile więc i inne państwa (oprócz wymienionych już Niemiec i Anglji) nie mogą sobie pozwolić luksusu wypływania statków szkolnych bez ładunku, to przypuszczam, że i Polska tem bardziej musi przyjąć ten sam system, uzupełniając go i ulepszając w przyszłości tak, aby praktyka uczniów nie cierpiała na tem nic, co jednak może nastąpić stopniowo i o co, jak jestem poinformowany, kierownictwo szkoły i ministerstwo przemysłu i handlu robi starania. Uważam również, że obowiązkowo musimy nadal starać się o wykonanie podróży zagranicznych wobec tego, że pływanie na morzu wewnętrznem, Bałtyckiem, siłą warunków zrobi z przyszłych marynarzy polskich — tak zwanych marynarzy lądowych.

Uwaga autora artykułu w „Tygodniku Illustrowanym", że młodzież marynarska wysiadłszy na ląd obcy, nie posiadała przewodnictwa w zetknięciu się z życiem innych narodów, aby w życiu tem umiała się orjentować, i że zarówno w Birkenhead i Liverpol, jak i w Cherbourg informatorami jej byli przeważnie robotnicy portowi, marynarze i przechodnie uliczni, jest zbyt ogólnikową i nieco nieścisłą, co zresztą jest zupełnie naturalnem wobec tego, że wspomniany autor powołuje się na informacje wydrukowane przez uczestników podróży w dziennikach, których korespondentami w danym wypadku mogli być prawdopodobnie tylko uczestnicy dopiero rozpoczynający swój zawód morskich wilków, ponieważ nikogo z kierownictwa statku, o czem jestem dobrze poinformowany, o te informacje nie pytano, a więc muszę podać do wiadomości, że o żadnym członku załogi statku czy to handlowego, czy szkolnego, po przybyciu jego do portu, nie można powiedzieć, że on „wysiada" na ląd, jak to można zastosować w stosunku do pasażera, wobec tego, że uczniowie tworzą załogę statku, co jest niezbędnem dla ich wyszkolenia na przyszłych oficerów i muszą nadal przyjmować udział w robotach, które ani na chwilę, oprócz świąt, nie mogą być przerwane,

Dowództwo statku jednak zrobiło ze swej strony wszystko możliwe żeby w ciągu kilkodniowego pobytu w porcie dać możność wszystkim uczniom i załodze zwiedzić miasto i port i oprócz tego jeden pozostały dzień był wykorzystany w ten sposób, że większa część uczniów zwiedziła jedną z fabryk i port w Birkenhead pod kierownictwem mojem i p. inżyniera Ancuty i również zwiedzono słynny arsenał marynarki wojennej i muzeum morskie w Cherbourg'u pod kierownictwem p. inżyniera Ancuty. Zorganizować zwiedzanie portu w Liverpol na szerszą skalę nie udało się z tego powodu, że to wymagało większych kosztów na co się posiadaliśmy funduszów. Oprócz tego, podczas żeglugi, o ile na to pozwalały warunki pogody, wolna od służby część uczniów zawsze była informowana o ile możliwie wszechstronnie o morskiej geografji tej części morza, którą przebywaliśmy, prowadzić zaś zajęcia na morzu w formie wykładów nie jest możliwem, ponieważ zawsze jedna część uczniów jest na służbie, druga na zajęciach i trzecia i ostatnia musi mieć czs na odpoczynek, a więc niemożliwem jest zebrać wszystkich jednocześnie. Nie znam powodów dla których nie przybył nikt z konsulatu generalnego w Londynie aby ułatwić nam nawiązanie stosunków w nieznajomem mieście i dać niezbędne wskazówki jak to jest przyjęto we wszystkich państwach i czego nam bardzo brakowało i przypuszczam, że mogło się to stać z braku personelu lub braku funduszów, lub z powodu jakiejś innej przeszkody.

Podczas swoich dawniejszych pływań na statkach pod banderą państwa zaborczego i podczas pobytu przez dłuższy czas w Stanach Zjednoczonych, zauważyłem. że wszystkie państwa, mające zagranicą pośród mieszkańców tego kraju swoich obywateli. zwykle miały swoje przedstawicielstwo w osobie konsula, który bardzo często w punktach mniej ważnych był piastowany przez obywatela tegoż kraju, nie otrzymując poborów od rządu, a zadawalniając się tylko honorowym tytułem i niewielkimi zwykle poborami od podatków. Przypuszczam, że w razie rozwoju naszej marynarki handlowej, o czem nie wątpię, więcej polskich statków będzie zawijać do rozmaitych portów zagranicznych i Polska będzie miała swoje przedstawicielstwo, wyznaczając na te stanowiska ludzi przyjaźnych naszego kraju, których jednak wszędzie mamy. Kończąc swoje komentarze, powinien zaznaczyć, że inne państwa posiadające marynarki i szkolne statki zwykle potrzebowały dla wytwożenia organizacji nawet nie dziesiątków lat a całych stuleci i chociaż przy organizacji wypracowania i wyszkolenia na „Lwowie" wykożystono doświadczenie osiągnięte na praktyce w marynarkach państw zaborczych i innych, to jednak trzeba pamiętać, że wprowadzenie w życie wiedzy teoretycznej potrzebuje też pracy i praktyki, a „Lwów" odbył dopiero pierwszą swą podróż.

Szkoła nasza w Tczewie jest już w posiadaniu hojnych ofiar jak od osób prywatnych tak i od towarzystw i przy pomocy tych ofiar udało się już dużo zrobić pod względem uposażenia warsztatów i kupna niezbędnych przyrządów, lecz ofiarność narodowa nie powinna ustać ponieważ dużo jeszcze szkole brakuje, przyrządów i dzieł fachowych, jak również są potrzebne fundusze na pływanie zagraniczne aby móc zorganizować jak się należy.

Mamert Stankiewicz.

Z zagadnień terminologicznych.

Z powodu przypisku redakcji do artykułu mego „Przywilej brzegowy w dawnej Polsce", zamieszczonym w nr. 8-ym, uważam za stosowne wyjaśnić, iż wyraz „przypławek" oparty jest poniekąd na żywej mowie naszego ludu rzecznego, który zowie **spławkiem** nawet większą sztukę drzewa, na piasek lub brzeg rzeki przez fale wyrzucony. Co się zaś tyczy wyrazu „szczątki (okrętowe)", zalecanym przez komisję językową w znaczeniu niemieckiego Wrack to, zdaniem mojem, wyraz ten dokładnie pojęcia nie maluje. Biorąc rzecz historycznie, już w słowniku niemiecko-polsko-francuskim Bandtke'go z 1813-1820 r. znajdujemy polski wyraz „wrak" na oznaczenie owych szczątków, a powtarza go i Mrongowjusz w swym dokładnym słowniku niemiecko-polskim (wyd. III, r. 1854). Jeżeli do tego dodamy, że nasz lud nadmorski posługuje się tylko nazwą „wrak", i że jest ona niemal międzynarodową (ang. wrack, fr. vareck), to śmiało mogłaby wejść do naszej terminologji technicznej. Obok rzeczowej nazwy mogłyby być używane i swojskie, mianowicie: znany naszym żeglarzom „utopak", jakkolwiek oznacza on i morską awarją, albo też „potrzaski" lub „potrzask okrętowy", gdyż są to istotne cząstki statku, **potrzaskanego** przez nawałnicę lub bystrz wodną.

Bolesław Śląski.

Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.

Druga podróż „Lwowa".

Okręt szkolny „Lwów" odpłynął w dniu 26 sierpnia z ładunkiem drzewa z Gdańska do Anglji. Według otrzymanej 13-go września od komendanta statku kpt. Ziółkowskiego wiadomości statek szczęśliwie przybył do Liverpool. Oby druga podróż zagraniczna miała także znakomity przebieg jaki miała pierwsza podróż do Anglji i Francji. Załogę stanowi 20 marynarzy i 60 uczni wszystkich trzech kursów przy 6 oficerach.

Likwidacja żeglugi statków betonowych.

Statki betonowe, których budownictwo rozwinęło się podczas wojny światowej, obecnie wychodzą zupełnie z użytku, gdyż okazały się nietylko za ciężkie, ale przedewszystkiem jako zbyt kruche, przy dość słabych zderzeniach pękające i prawie niezdatne do naprawy. Najwięcej takich statków miały Stany Zjednoczone (parowców) Norwegja (motorowców) i Niemcy (berlinek i mniejszych parowców). Wszystkie te statki są obecnie usunięte z ruchu i sprawę budownictwa statków z betonu należy uważać na razie za zlikwidowaną. Dopiero zmiana właściwości betonu (kruchości) może go z czasem powrócić celom budownictwa okrętowego.

Z praktyki maszynowej.

P. Keens wygłosił w Institute of Marine Engineers cenny odczyt o paleniu pod kotłami ropałem. P. Keens sądzi, że przy użyciu tego paliwa kotły się więcej niszczą niż przy użyciu węgla, i stawi to w związku z większą wydajnością pary przy ogrzewaniu ropałem, co jednak nie pozostaje bez wpływu na zużycie kotła. Jednak najwięcej zużycie następuje wskutek nieodpowiedniej obsługi. Naogół najprędzej się niszczą komory paleniskowe i dolne rury wodne.

Pęknięcie (rysy) w arkuszach pochodzą najczęściej z tego, że drzwi paleniskowe po wygaszeniu ognia są otwierane, wskutek czego zimne powietrze dopływa do gorących arkuszy. Najważniejszym do długiej konserwacji kotła jest powolne i ostrożne rozgrzewanie i wydmuchiwanie jego. Bezwzględna czystość w kotlarni prawie zabezpiecza od pożaru, a w każdym razie ogranicza jego rozpowszechnienie. P. Keens zauważa, że przyjmowanie ropału dla użytku pod kotłem praktycznie jest łatwiejsze i pewniejsze w porównaniu z węglem, — a mianowicie można uniknąć wszelkiego niedomiaru, podczas gdy przy ładowaniu węgla prawie zawsze konieczne jest przyjęcie z niedomiarem.

Jeszcze raz linje amerykańsko-polskie.

Od czasu do czasu niewidzialna lub widzialna ręka lansuje do prasy naszej wiadomości o wznowieniu polsko-amerykańskich linij żeglugowych. Należy z wielką rezerwą przyjmować te przedwczesne i niepewne wiadomości.

Główną przeszkodą do wznowienia tych linij jest nierozwiązanie dotychczas problemu importu bawełny,

która omija Gdańsk, znajdując korzystniejsze drogi do Polski. „Bawełniane podłoże“ — to jest podstawa możliwości powstania linji polsko-amerykańskiej i tak długo jak linja przyszła nie zabezpieczy się szeroko i solidnie w ten fracht, a do tego potrzebne jest rozległe przygotowanie, wielkie doświadczenie, a przedewszystkiem pomoc ze strony polskiej polityki taryf kolejowych, — tak długo odmówić musimy linji tej żywotności i ciężar właściwy nowego towarzystwa na tymczasem określić nie za wysoko. JKT.

„Komitet pomocy wdowom i sierotom pracowników morza.

Utworzony w dniu 11 sierpnia rb. „Komitet Funduszu pomocy wdowom i sierotom po pracownikach morza“ udzielać będzie w miarę zebranych środków wsparcia najbiedniejszym wdowom i sierotom po pracownikach morza, — rybakach, marynarzach (okrętnikach), latarnikach itp.

Uzasadnione zgłoszenia, o ile możności z poświadczeniem ubóstwa przez sołtysa lub wójta, podawać należy na ręce sekretarza Komitetu p. Augustyna Szmidtki w Pucku.

Głównym źródłem „Funduszu“ są dochody z opłat za zwiedzanie latarni morskich, które nam Urząd Marynarki Handlowej w Wejherowie łaskawie przekazuje. Do dnia 28 sierpnia rb. z tego źródła wpłynęło do Komitetu 1 035 323 mkp.

Prosimy by firmy żeglugowe, handlowe przemysłowe i bankowe raczyły zasilać „Fundusz pomocy“, a żywimy nadzieje, że także zamożni letnicy, właściciele hoteli i pensjonatów nie poskąpią nam pomocy.

Datki przesyłać można na ręce skarbnika księdza proboszcza Wojciecha Pronobisa w Swarzewie (pow. pucki).

Komitet:

Ks. Fr. Łowicki, prezes (Oksywie), Józef Poznański, zastępca prezesa (Wejherowo), ks. Wojc. Pronobis, skarbnik (Swarzewo), Augustyn Szmidka, sekretarz (Puck), Antoni Abraham (Gdynia), Juljusz Konka (Jastarnia), Józef Bizewski (Karwia).

Wypadek z holownikim gdańskim „Weichsel“ przed sądem morskim.

Urząd morski w Gdańsku badał wypadek, który zaszedł 8-go czerwca przy wejściu do Nowego Portu, kiedy to holownik gdański „Weichsel“, przyjmując hol od zawijającego parowca duńskiego „Polonia“ tow. United Baltic Corporation trafił pod stewę przednią tego okrętu i został zatopiony w korycie głównego wejścia portowego, przy czem zginął maszynista holownika. Holownik później został podniesiony.

Sytuacja miała się przedstawiać, po dokładnem wyjaśnieniu sprawy, w sposób następujący: „Polonia“ wpłynęła do kanału wejściowego z szybkością 4 węzłową, poczem szybkość jednak była jeszcze na jakiś czas zwiększona, gdyż maszyny znowu pracowały z połową szybkości. Kapitan holownika twierdzi, że szybkość dosięgła 10 mil na godzinę, co jednak nie zostało stwierdzone. „Weichsel“ posuwał się równolegle z lewej strony, zbliżając się i usiłując przerzucić procówkę (Wurfleine) na pokład parowca oceanicznego. To się nareszcie udało i wykierując procówkę z powrotem utrzymało się już do wysokości nabuntnika (Reeling) linę holowniczą, gdy holownik się przytknął do lewej czołowej burty „Polonji“ rufą. Ażeby odepchnąć rufę od „Polonji“, silnie wciąż pracujący naprzód śrubą holownik położył ster na prawicę, miast rzucić na razie hol i puścić maszynę wstecz ze sterem na lewo. Manewr sterowy był fatalnym dla „Weichsel“, gdyż właśnie w tym czasie „Polonja“ zmniejszyła bieg i holownik nietylko oddzielił się od jej burty, ale pod wpływem kręto na prawicę położonego steru zajechał drogę „Polonji“ i ta bodła go stewą w tylną część prawej burty, wskutek czego holownik natychmiast zatonął.

Przesłuchani zostali w sądzie: prowadzący holownika „Weichsel“, kapitan i oficerowie „Polonji“. Urząd morski uznał, że wina leży najzupełniej po stronie prowadzącego holownik, czyniąc tylko zastrzeżenie co do szybkiego biegu „Polonji“ w początku holowania. Holownikowi „Weichsel“ jednak należała inicjatywa rzucenia procówki, a dalsze zachowanie się „Polonji“ uznane jest za poprawne. JKT.

Niemcy.

Stocznia Wagria bracia Klahn, sp. z ogr. odp. w Neustandt, Holsztynia zbudowała żaglowiec motorowy typu, który szczególnie zalecić można uwadze naszych adeptów dalszej żeglugi trampowej z ładunkiem masowym. Długość tego żaglowo-motorowca wynosi 51 metr., szerok. 7,82, zanurzenie 4 m., nośność 400 ton. Kadłub drewniany, a mianowicie dębowy. Poruszany jst ten statek pomocą jednego motoru z rozżarzaną główką (Glühkopf) o sile HP 100; motor daje również prąd elektryczny do poruszanie 2 elektr. wind ładunkowych i kotwicznej windy. Statek jest trzymasztowy z polem żaglowym 1268 m. kw. i jest przeznaczony dla podróży do Indyj Zachodnich.

Łotewski żaglowiec motorowy.

Na Łotwie budowa drewnianych żaglowców łączy się w ostatnich czasach z wbudowaniem w nich motorów wybuchowych lub spalinowych. Trzymasztowiec „Latvia“, o długości 30 metr., 7,3 m. szerokości i 330 t. nośności otrzymał motor z rozpaloną główką o sile 100 HP marki Hanseatische Motorem-Gesellschaft. Szybkość pod motorem ma wynosić 5 węzłów.

Marynarka handlowa Łotwy.

A. Parowce.

(Dane urzędowe łotewskie, otrzymane przez redakcję).

Parowiec Lucy, 2317 ton netto, port macierzysty Ryga, armator Rosyjsko-bałt. tow. żegl. parow.; parowiec Velta, 1358 t. n., port mac. Ryga, armator. P. Danneberg; parowiec Dagmar, 1337 t. n., port. mac. Ryga, arm. Ros.-bałt. tow. żegl. parow.; parowiec Sigulda (ex gen. Skobelew) 1260 t. n., port mac. Ryga, arm. Br. Zieberg; parowiec Krismulda(ex gen. Dragomirow), 1150 t. n. port. mac. Ryga, arm. Br. Zieberg; parowiec Saratovs (ex Leopold II), 996 t. n., port mac. Ryga, arm. rządowy; parowiec Turaida (ex Graf Szuwator), 950 t. n., port mac. Ryga, arm. Br. Zieberg; par. Daugava, (ex Wiera), 752 t. n. port mac. Ryga, arm. rządowy; par. Graf Tolstoi, 731 t. n., port. mac. Ryga arm. Br. Zieberg; parowiec Imanto (ex Kildiń), 731 t. n., port mac. Ryga, arm. rządowy; par. Gauja (ex Westerplatte), 725 t. n., port. mac. Ryga, arm. rządowy; par. Viesteors (ex Pomona), 492 t. n., port mac. Ryga, arm. rządowy; par. Vindau, 281 t. n., port. mac. Windawa, arm. rządowy; par. Bornholm, 93 t. n., port mac. Ryga, arm. A. Leršitc; par. Maiga, 65 t. n., port. mac. Ryga, arm. K. Puliń; par. Hidrografs (ex Weichsel), 34 t. n., port mac. Lipaa, arm. rządowy.

Szwedzi przystąpują do budowy motorowego odlodowca.

Jak podaje „Das Motorschiff u. Motorboot“ szwedckie kupiecwo i władze portowe zdecydowały się na budowę odlodowca wielkiej siły, poruszanego motorami Diesla. Zima ostatnia z jej silnemi mrozami prawie zupełnie uniemożliwiła żeglugę nawet przy południowych wybrzeżach Szwecji. Najsilniejszy odlodowiec Szwecji, obsługujący Stockholm musiał się udać na zachodnie wybrzeże, gdyż rządowy odlodowiec portu Goteborgu o sile masz. 1315 HP. okazał się za słaby. Przy tej podróży odlodowiec ten parowy, używający jako paliwa węgla, musiał po drodze dwukrotnie zawijać do portów, ażeby odświeżyć swe zapasy paliwa, gdyż w walce z lodem bardzo wiele na kilometr drogi zużywa się paliwa. Z tego wynika, że poruszanie motorowe, używające jako paliwa ropału i to bardzo ekonomicznie ma pole do zastosowania przy budowie nowych odlodowców.

Z życia I. Polskiego Klubu Jachtowego.

Założony w lipcu rb. Polski Klub Jachtowy (dwa siostrzane towarzystwa z siedzibą na terenie polskim i wolnomiejskim) posiada obecnie 2 jachty i jest w pertraktacjach o nabycie dalszych dwóch, mających być własnością poszczególnych członków.

Jacht „Witold" typu podróżnego, dobrze wytrzymującego fale, o powierzchni żagli 35 metr. kw., z motorem pomocniczym jest wspólną własnością wszystkich członków Klubu. Zbudowany całkowicie z dębu, z kajutą i silnym pokładem jacht ten będzie gruntownie remontowany na wiosnę, ażeby w zupełnej sprawności jak najwcześniej rozpocząć żeglugę przyszłoroczną.

Jacht „Halka", wyścigowiec o 54 metr. kw. żagli, należy do grupy osób z grona Klubu. Prowadzony przez kpt. J. Tomaszewskiego (Sopot) przyszedł pierwszy do mety na regatach 6 VIII rb. i otrzymał nagrodę. Protest, założony przez konkurenta (jola hydroawjacji prowadzący kdr. ppor. Kaczyński) został przez jury unieważniony. Również obliczenie bandykapowe ze względu na typ wyścigowy „Halki" dały wynik bezwzględny na jej korzyść.

Warto zaznaczyć, że mimo słabego wiatru (3 skali Beauforta) jacht miał zatroczony dziobak i żagiel główny. Dzięki swym właściwościom konstrukcyjnym jacht ten wogóle nie ma jeszcze konkurenta na naszem wybrzeżu. „Halka" ma ulec również gruntownemu remontowi w zimie.

Prócz tego Klub Jachtowy przystępuje do budowy pierwszej motorówki, która w przyszłym sezonie ma obsługiwać klub, jak to: wyholowywać jachty na morze z portu gdańskiego, oraz dla komunikacji w porcie.

Szczególniej ważną stacją Klubu ma być Hel, z jego portem ukrycia i znakomitem położeniem na całem naszem wybrzeżu wewnętrznem. Członek Klubu p. Przemysław Kleniewski, właściciel domu kuracyjnego i przyległości na Helu zamierza stale utrzymywać tu jacht własny i czynić Klubowi wielkie udogodnienia.

W Orłowie od bieżącej jesieni jest stała siedziba krajowa Klubu w willi p. St. Tomaszewskiego, dyr. Banku Ludowego w Sopocie. Tymczasowym postojem jachtów w Gdańsku jest Hak Polski. Zarząd Klubu poczynił już kroki u Rady Portu o wydzierżawienie odpowiedniego terenu przy rowach fortecznych Wisłoujścia na warunkach analogicznych, co inny Klub, tam się mieszczący.

Klub nie ogranicza swej czynności wybrzeżem, lecz rozrzuci swą propagandę sportu żaglowego i motorowego wewnątrz kraju. Organem Klubu jest „Żeglarz Polski". Każdy, pragnący zaprowadzić na jeziorze lub rzece u siebie w domu łódź żaglową z mieczowym kilem lub motorówkę, otrzyma niezbędną radę i wskazówkę. Przy klubie istnieje stała komisja oceniająca nabywane łodzie. Przystąpienie do klubu jest związane z pewnemi formalnościami, lecz przystąpienie na członków popierających jest dla osób w innych miastach mieszkających ułatwione. Klub liczy dotychczas około 40 członków rzeczywistych, w tej liczbie: min. wojny gen. Sosnkowskiego, wice adm. K. Porębskiego, członka Rady Portu dyr. St. Grabskiego, wice min. Pracy i Opieki Społ. p. Simona, przewodn. morsk. komisji sejmowej posła Rosseta i szereg pracujących społecznie osób.

Wyjątkowo trudne, postawione sobie zadania Klub rozwiąże tylko przy ogólnem zrozumieniu jego zadań i szerokiem narodowem poparciu. Gazeta „Danziger Neueste Nachrichten" już alarmuje publiczność (za pieniądze Stinnesa?) z powodu powstania Klubu. Ażeby ominąć kamienie założone zostały siostrzane towarzystwa, z których jedno znajduje się w Gdańsku... Czyżby i sport polski miał być tłumiony w „Wolnem Mieście"?

Z życia Ligi Żeglugi Polskiej.

Odczyty prof. Uniw. Jagiell. M. Siedleckiego i kpt. M. Stankiewicza.

25 sierpnia odbyły się b. interesujące odczyty Ligi Żeglugi Polskiej w Tczewie. Po załatwieniu spraw bieżących zebranie, któremu przewodniczył prezes oddziału tczewskiego p. starosta Dytkiewicz, z zaciekawieniem wysłuchało sprawozdania z podróży „Lwowa" do Anglji i Francji, wygłoszone przez kierownika naukowego na okręcie szkolnym, kpt. M. Stankiewicza. Zebranie uwieńczone zostało przepięknym odczytem prof. Michała Siedleckiego, o jego podróży na Jawę, bogato ilustrownym przezroczami z własnoręcznych zdjęć profesora.

Prof. Siedlecki, były rektor uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie, obecnie prof. zwycz. wszechnicy jagiellońskiej w Krakowie (katedra zoologji) na zaproszenie Towarzystwa Przyjaciół Rybaków Morskich odbył szereg odczytów ichtiologicznych (ryboznawczych) na Kursie Rybackim przy Szkole Morskiej w Tczewie i na zakończenie wygłosił wspomniany odczyt. Tczewski Oddział Ligi Żeglugi i Szkoła Morska z żalem żegnały wybitnego pracownika nauki polskiej. Zaznaczyć warto, że bibljoteka Ligi Żeglugi w Tczewie już od roku posiada prześliczne, bogato ilustrowane dzieło prof. M. Siedleckiego o Jawie, które się dziś staje bibljograficzną rzadkością. Autor pisze stylem prostym i pięknym: młodzież kaszubska z kursu rybackiego, której wiele trudności sprawia zrozumienie języka literackiego, wykłady uczonego wprost połykała i wyrażała zachwyt nad prostotą i ciekawością jego wykładu. Cieszmy się myślą, że i w przyszłym roku, kiedy na kursach żeglarskich dla rybaków morskich będzie kilkakroć więcej uczestników, zasłużony uczony nie omin ie dorzucić swą ciężką cegłę do naszej wspólnej morskiej pracy.

Ruch okrętów w porcie gdańskim.

od 16 sierpnia do 15 września.

Z morza:

s/s Feken, szw. z Rouen, próżny, 882 t, Nordd. Lloyd, hol. Oldenfelde, niem. z Streuer próżny, 675 t, Ganswindt, hol. Thor, duń. z Konephagi, próżny, 313 t, B .i S., s/s Niels Ebbesen, duń. z Kopenhagi, 70 pas. i tow., 382 t, Reinhold.

s/s Silvana, niem. z Hamburga, próóżny, 338, B. i S., hol. Kobold, niem. z Emden, próżny, 370 t, Ganswindt, hol. Schmalenfelde, niem. z Emden, próżny, 333 t, Ganswind.

s/s Planet, niem. z Lerwick, śledzie, 433 t.

s/s Polama, niem. z Królev ca, próżny, 1112 t, s/s Gestemünde-Unterwasser 17, niem. z Stolpmünde, próżny, 704 t, s/s Baltannic, ang. z Libawy, 24 pas. i tow., 657 t, s/s Noval, niem., tow., 310 t, s/s Hansa, norw. z Odense, próżny, 660 t.

s/s Möwe, niem. z Bremy, 4 pas., 562 t, Nordd. Lloyd, s/s Helm/Helmsoth, niem. z Hamburga, towary, 641 t, Bergenski, ss Ostara, niem. z Bremy, towary, 729 t, Lenzat.

Ss Smolensk, ang. z Southempton, 128 pas. i tow., 1534; ss Alexandra niem., z Szczecina, tow., 354.

s/s Christel Saling, niem. z Flensburga, próżny, 815 t, Bergenski, s/s Tiber, duń. z Bordeaux—Kopenhagi, towary, 823 t, Reinhold.

s/s F. G. Reinhold, gd. z Korsör, próżny, 715 t, Reinhold, s/s Urd, szw. z Kopenhagi, próżny, 358 t, Bergenski, s/s Progress, gd. z Rotterdam, oliwa i fosfat, 437 t, Reinhold, s/s Camelia, szw. z Szczecina, próżny, 1109 t, Bergenski.

s/s Baltannic, ang. z Libawy, tow. 657 t., U. Balt. Corp.

s/s Parana, duń. z Cardiff, próżny, 3400 t, żagl. cysł. nr. 5, niem. z Wilborg, próżne beczki, 654 t, Prior.

s/s Venus, niem. z Rotterdam, towary, 361 t, Walff, s/s Baltriger, ang. z Londynu, towary, 658 t, U. Balt. Corp.

s/s Hollandia I, hol. z Hardersleben, próżny, 314 t, s/s Nürnberg, niem. z Kłajpedy, drzewo, 555 t, s/s Niels Ebbesen, duń. z Kopenhagi, towary, 382 t, s/s Danzig, gd. z Kjöge, próżny, 329 t.

Ss Johann. Maersk, duń., Birkenhead, drzewo, 814, ss Smolensk, ang., Londyn, tow., 1534, ss Moewe niem., Libawa tow., 562, ss Helene niem., Westhartlepol, drzewo, 1324.

Ss Castor, niem., do Rotterdamu, tow., 320, ss W. Minlos I niem. do Kopenhagi, Quebrachoextrakt, 484.

S/S Hansa, kłajp., z Hamburga towary, 349 t., S/S Moskow, duń., z Londynu towary, 1490 t., S/S Etzel, gd., z Hamburga tow., 599 t., S/S Moewe, niem., z Libawy 82 pas. 562 t., S/S Sekunda, niem., z Tuborg próżny, 538 t.

Heinrich, niem., 308 t z Hamburga, próżny; Speevell, ang. 579 t z Hubro, próżny, Latvia, łuń. 5086 t z Nowego Jorku; Nero, hol. 657 t z Amsterdamu, towary; Baltanic, ang., 657 t z Londynu, pas. i tow.

s/s Paul, niem. z Hamburga, tow., 447 t., s/s Viktorja, niem. z Bremy, tow., 364 t, s/s Kolpino, ang. z Hull, 50 pas. i tow., 1465 t, s/s Wisła, pol. z Lerwick, śledzie, 347 t, s/s Hamonia, gd. z Hamburga, tow., 689 t.

s/s Sara, duń. z Szczecina, próżny, 988 t, s/s Nils Ebbesen, duń. z Kopenhagi, 110 pas. i tow., 382 t, polska flota wojenna Krakowiak, Kaszub, Kujawiak i Mazur.

S/S Tove z Danston z węglami, 696 t.

S/S Sigfried z Szczecina tow., 329 t., S/S Warszawa hol. z Roterdamu pas. i to., 2535 t., S/S Neutral niem. z Hamburga tow., 492 t., S/S Betulla szw. z Abo próżny, 7771 t., S/S Diana ang., z Aoskon tow., 465 t.

s/s Trudvang, z Londynu, tow., 539 t, s/s Seine, fr. z Kopenhagi, tow. 813 t, s/s Elina, z Kopenhagi, próżny, 369 t, s/s Bürgermeister Essenberg, z Lubawy, tow., 346 t.

s/s Veronika, szw. z Wismar, próżny, 769 t.

s/s Pollux, niem. z Bremy, towary, 319 t.

s/s Silvana, niem. z Hamburga, próżny, 338 t, s/s Viadre, niem. z Królewca, próżny, 578 t, s/s Baltriger, ang. z Londynu, tow., 658 t, s/s Kovno, ang. z Hull, tow., 1577 t.

s/s Glentint, ang. z Storneway, śledzie, 398 t, s/h Ficaria, duń. z Kopenhagi, 83 pas. i tow., 672 t, s/s Brake, niem. z Hamburga, tow., 336 t.

s/s Jolly Juez, ang. z Szczecina, próżny, 1150 t, s/s Estonja, duń. z Libawy, pas. i tow., 3820 t.

Na morze:

s/s Möwe, niem. do Bremerhaven, 35 pas., 562 t, s/s Bwre, norw. do Chrystjanji, towary, 263 t, s/s Baltriger, ang. do Londynu, pas. i towary, 658 t, s/s Corvus, norw. do Rygi—Piotrogrodu, towary, 765 t, hol. Brigitte, gd. do Świnoujścia, drzewo, 141 t, hol. Helmut, gd. do Świnoujścia, drzewo, 180 t, s/s Windau, letg. do Grinsby, drzewo, 281 t, s/s France Maru, japoń. do Immingham, próżny, 4263 t, s/s Polares, niem. do Bergen, towary, 458 t, s/s Kowno, ang. do Hull, towary, 1477 t, s/s Niels Ebbesen, duń. do Kopenhagi, pas. i tow., 382 t.

hol. Borgfelde, niem. do Amsterdamu, drzewo, 619 t, hol. Deutsche Warte, niem. do Amsterdamu, drzewo, 735 t, s/s Baltannic, ang. do Libawy, 14 pas. i tow., 657 t, hol. Thor, duń. do Kopenhagi, ol. gaz., 313 t.

s/s Samland, belg. do Nowego Jorku, towary, 6110 t.

s/s Samland, belg. do Nowego Jorku, towary, 6110 t, Unterwasse, niem. do Amsterdamu, drzewo, 741 t, Eckstrand, norw. do Söderhamm, próżny, 639 t, Mickleton, ang. do Grole, drzewo, 364 t, Polonia, duń. do Libawy, towary, 4519 t, Cereval, niem. do Królewca, próżny, 310 t, Fidelja, norw. do Grimsby, podkłady, 655 t.

Ss Möwe, niem., do Bremershaven, 65 pas. i tow, 562; ss Martha niem., do Rewla, śledzie 356; ss Herta Maersk, duń. do Londynu, podkłady 1316; ss Helmo-Helmroth niem., do Rygi, tow., 641.

ss Johann Maersk, duń., z Kopenhagi, próżny; ss National niem., z Hamburga, tow., 532; ss Waser szwec. z Szczecina, próżny.

Okr. szkolny Lwów, pol. do Birkenhead, drzewo, 964 t, żagl. Weser, niem. do Fredrikshamn, próżny, 595 t, żagl. Oder, niem. do Fredrikshamn, próżny, 561 t, s/s Pollux, niem. do Bremy, towary, 319 t, s/s Falken, szw. do Boston, drzewo, 882 t, s/s Kolpino, ang. do Hull, 236 pas. i towary, 1465 t, s/s Ostara, niem. do Albofas, cukier i towary, 729 t, s/s Electra, niem. do Londynu, drzewo, 796 t, s/s Baltannic, ang. do Londynu, towary, 657 t.

s/s Laudebec, franc. do Antwerpji, drzewo, 796 t, s/s Niels Ebbesen, duń. do Kopenhagi, 254 pas., cukier i towary, 382 t.

Londyn, 28 VIII. Weksel na: Paryż 5817½, Belgię 6132½, Szwajcarję 2346, Holandję 1144½, Nowy Jork 446¼, Hiszpanję 2879, Włochy 102, Niemcy 6900, Wiedeń 375, Bukareszt 600.

s/s Arnold Köpke, niem. do Amsterdamu, drzewo, 430 t.

s/s Baltriger, ang. do Libawy, towary, 658 t, s/s Septima, niem. do Dortrecht, drzewo, 823 t.

Ss Hansa, gdań., do Lerwick, śledzie, 438, ss Polonia duń., do Libawy, tow., 4519, ss Orlando, ang., do Hull, próżny, 2646, ss Moewe, niem., do Bremershaven 45 pas., 562, ss Felix, norw., do Sfax, fosfat 1123, ss Blanche, szwed., do Wiek, śledzie, 210.

S/S Mottlau, gd., do Antwerpji towary i drzewo, 437 t., S/S Polonia, duń., do New Yorku 1266 pas. i tow., 4519 t., S/S Wasa, szw., do Newvestle deski, 304 t., S/S Urd, szw., do Hull drzewo, 358 t.

s/s Latvia, duń. do Libawy, 27 pas. i tow., 5086 t, s/s Hansa, kł. do Kłajpedy, próżny, 349 t.

s/s Christel Salling do Antwerpji, podkłady 815 t, s/s Baltannic, ang. do Libawy, 48 pas. i tow., 657 t, s/s National, niem. do Rotterdamu, drzewo, 592 t, s/s Laarpol, ang. do Westhartlepool, drzewo 783 t.

s/s Felix, norw. do Hull, drzewo, 1123 t.

S/S Morenberg do Londynu drzewo, 555 t., hol. Ajax do Ostende i drzewo z Werra, 648 t., S/S Arcona niem. do Kłajp. z tow. 303 t., S/S Victoria niem. do Bremy z tow. 364 t., S/S Sekunda niem do Londynu drzewa 538 t., S/S Gerrac niem. do Amsterdamu drzewo 338 t., S/S Warszawa hol. do Piotrogrodu 2535 t., S/S Progress gd. do Hamburga to., 437 t., S/S Jakob Maerck duń. do Londynu drzewo 1348 t., S/S Kurland duń. do Liverpool cukier 760 t., SS/ Speedwell ang. do Grangesnouth drzewo, 579 t.

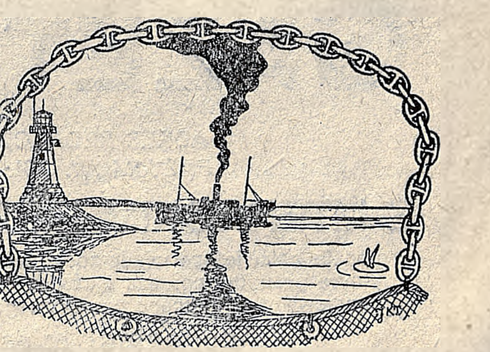
Alexandra, niem., 354 t, drzewo do Szczecina; Toulon, fr., 1841 t, 59 pas. i tow. do Le Havre; Moskov, duń., 190 t, pas. i tow. do Londynu; Hollandia I, hol., 31 t, z drzewem do Amsterdamu.

s/s Venus, niem. do Kolonji, towary, 361 t, s/s Hansa, gd. do Antwerpji, drzewo, 438 t, s/s Colpino, ang. do Hull, 1465 t, s/s Nils Ebbesen do Kopenhagi, pas. i tow., 389 t, s/s Sara, duń. do Birkenhead, drzewo, 988 t, s/s Baltannic, ang. do Londynu, pas. i tow., 675 t, s/s eJanville do Antwerpji, tow.

s/s Odenfelde, niem. do Amsterdamu, drzewo, 675 t, z hol. Galata, s/s Hammonia, gd. do Helsingforsu, próżny, 689 t, s/s Trudvang do Rybi, towary, 539 t, s/s Ara, norw. do Landynu, drzewo, 557 t.

s/s Tove, duń. do Hudicksvall, 696 t, s/s Laura Maarsk, duń. do Southampton, drzewo, 873 t, s/s Ethzel, gd. do Antwerpji, drzewo i tow., 599 t, s/s Neutral, niem. do Jaffy, tow., 934 t, s/s Bethula, szw. do Birkenhead, drzewo, 777 t.

s/s Seine, fr. do Rewla i Rygi, tow., 813 t, s/s Baltriger, ang. do Libawy, pas. i tow., 658 t, s/s Bürgerm. Essenburg, niem. do Wiborga, tow., 346 t.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
28.9.	z Lipawy	do Nowego Yorku	29.9.	Lituania	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
12.10.	„ „	„ „ „	13.10.	Polonia	„ „	„
26.10.	„ „	„ „ „	27.10.	Estonia	„ „	„
26.9.	„ Londynu	„ Lipawy	27.9.	Baltriger	„ „	„
3.10.	„ „	„ „	4.10.	Baltannic	„ „	„
23.9.	„ Lipawy	„ Londynu	24.9.	„	„ „	„
30.9.	„ „	„ „	30.9.	Baltriger	„ „	„
7.10.	„ „	„ „	7.10.	Baltannic	„ „	„
26.9.	„ Londynu	„ Piotrogrodu	28.9.	Corvus	Szkutowa Wod.	Bergenske
27.9.	„ Królewca	niewiadomo	—	Wawel	„ „	Sarmatja
25.9.	„ Nyköbing	„	—	Hentsch	„ „	Bergenske
28.9.	„ Londynu	„ Piotrogrodu	30.9.	Breidablik	„ „	„
23.9.	„ Bremy	„ Lipawy	23.9.	Möwe	Wisłoujście	Norddeutscher Lloyd
25.9.	„ Lipawy	„ Bremy	25.9.	„	„	„ „
23.9.	„ Francji	„ Francji	28.9.	Garonne	kolej nadbrzeżn.	F. G. Reinhold
30.9.	„ Manchester	„ Anglji	3.10.	Swanholm	obwód wolny	„
24.9.	„ Nowego Yorku, Le Havre	„ Le Havre i Nowego Yorku	26.9.	Pologne	dworz.nadwiśl.	Worms & Cie.
1.10.	„ franc. portów i Antwerpji	„ Antwerpji i franc. portów	7.10.	Caudebec	dworz.nadwiśl.	„
26.9.	„ Nowego Yorku	„ Nowego Yorku	5.10.	Samland	Nowy Port	Behnke & Sieg
26.9.	„ Hull	„ Hull	30.9.	Kovno	dworz.nadwiśl.	Lines Agency Coy.

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją nadrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkanal — kanałem portowym. Red.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.